Printed in Germany. Finnland fmk 15,–; Italien Lit 4 200; Niederlande hfl 4,95; Österreich öS 33,– (inkl. MwSt.); Schweiz sfr 4,20; Spanien Ptas 380.

mot

DIE AUTOZEITSCHRIFT

6. Januar 1989 DM 4,2

2

Erste Details

KADETT '89

SPEZIAL TEST **VECTRA - DER BESTE OPEL?**

Citroen

FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET?

AUS FEHLERN GELERNT

TEST

- Renault Espace 4x4
- Rover 827 Sterling

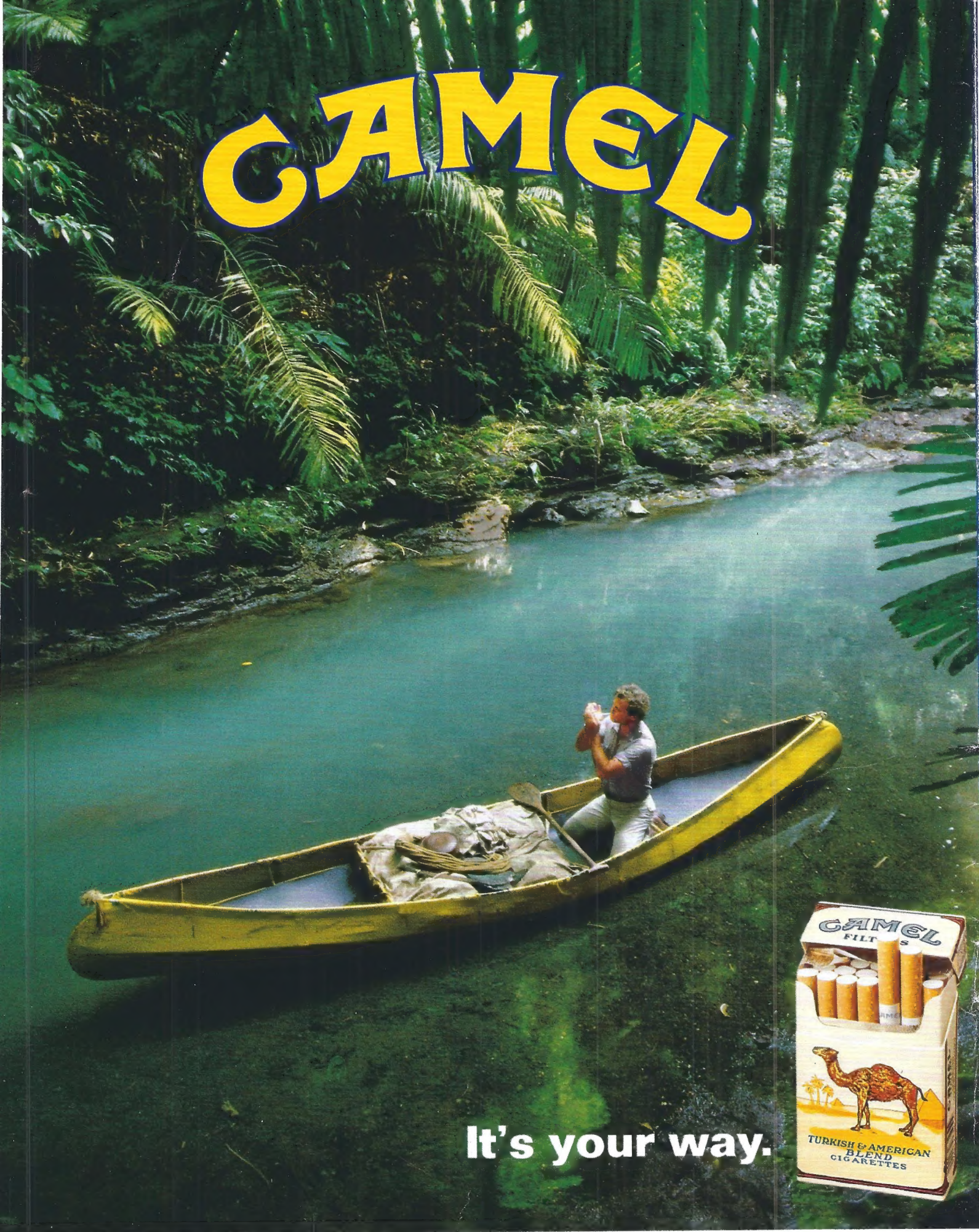
Test Werkzeugkoffer

QUALITÄT LOHNT SICH

● Mehr Platz ● Neue Sechszylinder ● Komplettes Programm

3er-BMW: GANZ NEU

3er-Limousine ab 1991: Neues Format



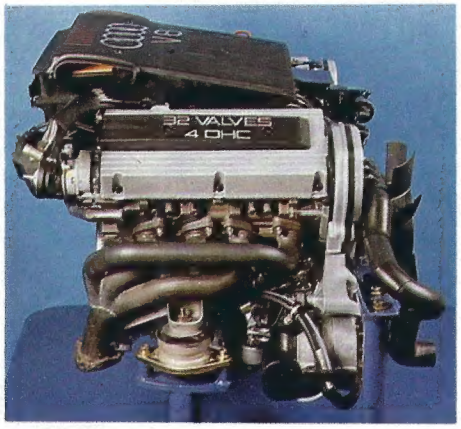
Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 1,0 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)

INHALT

NUMMER 2

Der Opel Vectra im Spezialtest. Eine der Stationen war die Härteprüfung auf der Rennstrecke „Paul Armagnac". Ein Siegerauto? *Seite 22*

Donnerkeil, dachte die internationale Rallye-Szene, als der Lancia Stratos der Konkurrenz von 1974 bis 1977 davonfuhr. *Seite 118*



Audi wagt mit dem Modell V8 den Sprung in die Oberklasse. Dafür wurde ein völlig neuer Motor gebaut. Was kann er bieten? *Seite 96*

mot

DIE ANDERE AUTOZEITSCHRIFT

REDAKTION:
TELEFON: (0711) 2043-299/411
POSTFACH 10 60 36, 7000 STUTTGART 10
TELEX 722036, Btx * 34200 #

IM BLICKPUNKT

DER NEUE 3er-BMW
Maßanzug 6

DIE NEUEN JAPANER
Volles Programm 14

REDAKTIONSGESPRÄCH CITROEN
„Wir sind die Alternative" 82

TEST

SPEZIALTEST OPEL VECTRA 2.0i GLS
Blitzartig 22

TEST ROVER 827 STERLING
Der Gentleman 42

TEST RENAULT ESPACE 2000-1 QUADRA
Raumgleiter 50

AUTO-JOURNAL

NEUE MODELLE
Opel Kadett '89 12

MANAGER UND MÄRKTE
UdSSR: Auto als Schlüsselindustrie 48

GEBRAUCHTWAGEN
VW Polo 56

BÜCHER 77

TECHNIK
Neu: Bleifrei-Super 98 94

TECHNIK

FORSCHUNGSAUTO CITROEN ACTIVA
Aktivposten 86

MODERNE MOTOREN: AUDI V8
Deutschland-Achter 96

SERVICE-MAGAZIN

WERKZEUGKOFFER IM PRAXISTEST
Schlüssel-Erlebnis 104

NEUES GESETZ SCHÜTZT VERBRAUCHER
Kein Pardon für Produzenten 110

NEUES ZUBEHÖR
Spike-Kette von Erlau 112

WENN REIFEN NICHT ZUSAMMENPASSEN
Gefährlicher Cocktail 114

BERÜHMTE SPORTWAGEN: LANCIA STRATOS
Donnerkeil 118

RUBRIKEN

MEINUNG
Preis der Freiheit? 5

LESERFORUM
Briefe 78

Quiz Nr. 60 80

Impressum 80

PFLEGEPASS
Daihatsu Cuore 44 81

Zwölf Werkzeugsets fürs Auto ließ mot von Kfz-Profis auf Biegen und Brechen prüfen. Nicht alle sind empfehlenswert. *Seite 104*

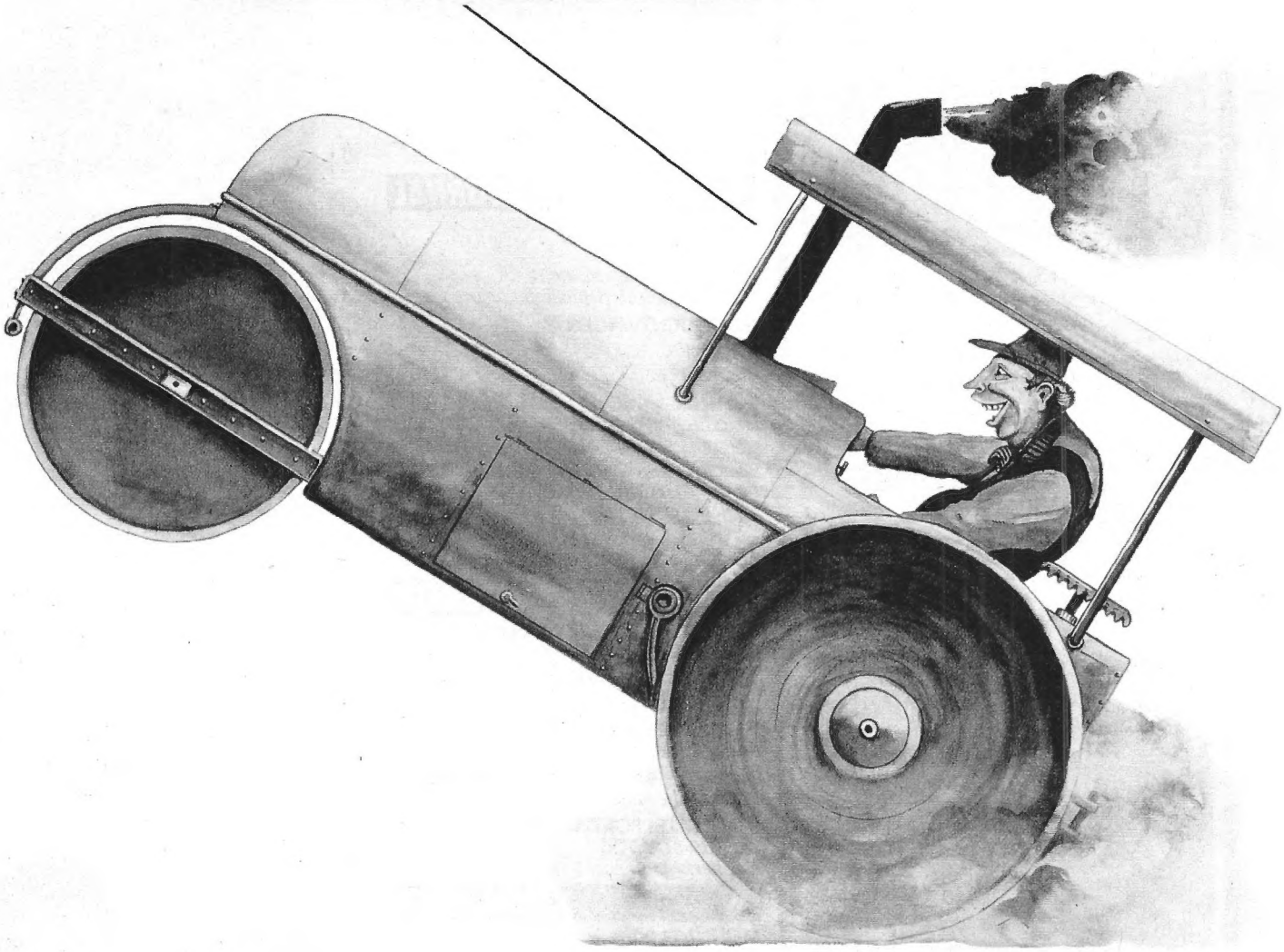
Marc R. Pasture, Vorstandsvorsitzender von Citroen in Köln, im mot-Gespräch über die Zukunft des französischen Autoproduzenten. *Seite 82*

mot-MARKT

1039 ATTRAKTIVE GEBRAUCHTWAGEN
Erfolgreich und schnell:
Verkaufen, Suchen, Tauschen 59

„Hab' ich dir nicht gesagt, daß wir mit der BERU-Silverstone unser Leistungsgewicht erheblich verbessern?"

RAUSCH/KIESEL+P.



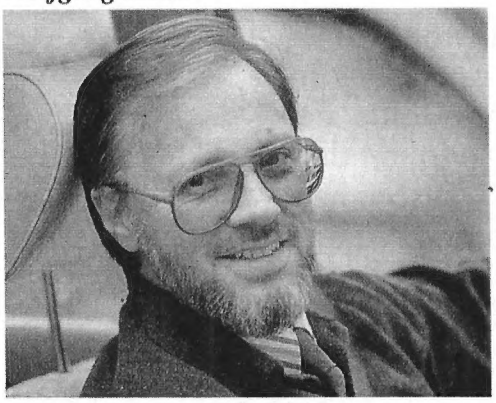
Wer sich keine Zündaussetzer leisten kann, wer vom Kaltstart an bis hin zum Überholmanöver sichergehen will, daß die Leistung seines Triebwerkes voll da ist, der vertraut auf die neue BERU-Silverstone. Die Zündkerze mit der Mittelelektrode aus 999,9er Feinsilber. Das garantiert eine bessere Abbrandfestigkeit und eine extrem hohe Wärmeleitfähigkeit. Silber ist außerdem widerstandsfähiger gegen Funkenerosion und chemische Einflüsse im Brennraum. Dadurch bleibt der Elektrodenabstand während der Wechselintervalle nahezu gleich. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch wird optimal verbrannt und in Leistung umgesetzt. Die BERU-Silverstone ist gewöhnlichen Zündkerzen durch ihr größeres Wärmebereichsspektrum weit überlegen. Kurz nach dem Start erreicht sie ihre Selbstreinigungstemperatur, ist im Stadtverkehr gegen Verrußen und Verölen unempfindlicher und bei Vollastfahrt auf der Autobahn gegen Überhitzung sicherer.
Wenn Sie die volle Leistung Ihres Motors immer auf Abruf bereithalten wollen – dann nehmen Sie die neue schwarze Zündkerze von BERU: die Silverstone.

BERU

SILVERSTONE

Die Zündkerze mit 50 000-Kilometer-Wechselintervall

Wolfgang Hecht



Preis der Freiheit?

Sicher fahren, Umwelt schützen – auf beides soll das Auto heute Antworten parat haben. Auch der Mensch ist betroffen. Erst recht, wenn plötzlich gewohnte Freiheiten fehlen.

Was haben wir damals (fast) alle gewettert! Anschnallen sollte Vorschrift werden, Nichtanschnallen Verwarnungsgeld kosten, vierzig Deutsche Mark – unmöglich! Vermeintlich letzte Restchen an Freiheit im Straßenverkehr – aus und vorbei.

Und heute? Heute komme ich mir schon unvollständig bekleidet vor, wenn – wie kürzlich in einem italienischen Mietwagen – das Gurtband fehlt, das Gefühl von Geborgenheit im Gurt ausbleibt.

Also doch der Huhn-in-der-Legebatterie-Effekt, die Geschichte von der dummen Henne, der im gewohnt engen Gehäuse vermeintlich gar nichts fehlt? Gewiß, auch die Gewöhnung macht's, und Gurttragen im Auto kann – zum Beispiel dort, wo der Konstrukteur simple Gesetze menschlichen Komfortstrebens ignoriert hat – zur rechten Last werden. Aber das ist in heutigen Autos eher schon die Ausnahme. Rundum hat sich der Gurt nach heutigem Kenntnisstand auf breiter Basis – vom Fiat Panda bis zum BMW 750iL – als tauglich erwiesen. Was also haben wir wirklich aufgeben müssen? Nichts, meine ich. Wir haben nur gewonnen.

Passive Sicherheit hier, saubere Atemluft dort. Nun sind wieder mal Wühler am Werk, die uns unverständigen Autofahrern die Leviten lesen wollen. Das tauglichste Rezept für bestmögliche Abgasentgiftung, tönt es aus Parteien und Ämtern, sei der geregelte Dreiweg-Katalysator.

Recht so, das wissen wir, wissen mot-Leser schon lange. Überzeugungsarbeit für diese These müssen die beamteten Kat-Streiter bei deutschen Autofahrern folglich kaum noch leisten (wohl aber im europäischen Ausland). Ganz ähnlich wie beim Sicherheitsgurt: Der Katalysator ist gewiß nicht perfekt, aber nach dem heutigen Stand der Technik das Beste, was uns und der Umwelt zur Zeit geboten werden kann.

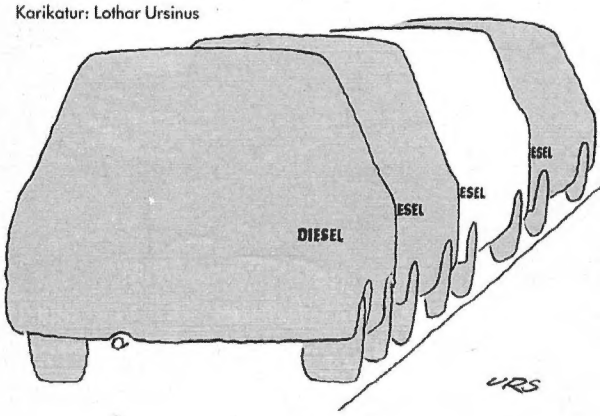
Doch den Streitern für den Kat geht's noch zu langsam voran: zu wenig Kat-Umrüstung bei Alt-Autos, zu viele katlose Neuwagen schwärmen noch (aus deutschen Fabriken wie aus EG- und Nicht-EG-Ländern) auf die schadstoffbelasteten deutschen Straßen aus. Da scheint es nur folgerichtig, wenn die Kat-Streiter rigoros werden, allen voran das Bundesland Baden-Württemberg. Die Stadt Stuttgart äußert sich positiv zu Fahrverboten für Autos ohne Dreiweg-Kat bei Smog-Alarm. Die Landes-CDU will bei katlosen Autos rigorose Tempolimits: 80 km/h auf Landstraßen, 100 auf Autobahnen.

Wenn's nur der drohende Zeigefinger ist, der da in Ministerpräsident Späths Musterländle erhoben wird – „Sieh zu, daß du dir demnächst einen geregelten Kat zulegst" –, mag das ja angehen. Aber Fahrverbot oder allgemeines Tempolimit? Wird da nicht – anders als seinerzeit beim Gurt, den es ja schon in allen neuen Autos serienmäßig gab – das Kind mit dem Bade ausgeschüttet?

Ich meine, wer heute rigorose Limits für katlose Autos (Diesel eingeschlossen) einführen will, der hätte das mit gleicher Vehemenz vor wenigen Jahren ankündigen, schon damals ein klares Bekenntnis für den Kat ablegen müssen. Denn was den besorgten Ämtern heute zum Himmel stinkt, haben Autokenner schon vor drei, vier Jahren gewußt, viele der damaligen Autokäufer aber noch gar nicht umsetzen können, weil der Markt für ihren Bedarf noch keinen Kat anbot – oder falsches Kaufverhalten (siehe Diesel) behördlich geradezu gefördert wurde.

mot bekennt sich zum geregelten Kat. Seit Jahren. Nicht aber zu fragwürdigem Aktionismus – frisch nach der Devise: Den Sack schlägt man, den Esel meint man. □

Karikatur: Lothar Ursinus



DER NEUE 3er-BMW

MASSANZUG

Von Engelbert Männer

Wenn eine Modellreihe die Hälfte oder noch mehr vom Gesamtverkauf erreicht, dann hängen Wohl und Wehe der Marke vor allem von der rechtzeitigen Erneuerung dieses Schwerpunkt-Modells ab. Auf BMW trifft dies zu. Der Erfolg in der ersten Hälfte der 90er Jahre hängt eng mit dem 3er-Nachfolger zusammen, der unter der internen Projektziffer E 36 entsteht. 1987 wurden rund 316 000 Wagen aller

Der neue 3er-BMW unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch längeren Radstand, längere Hintertüren und ein viel höheres Heck.

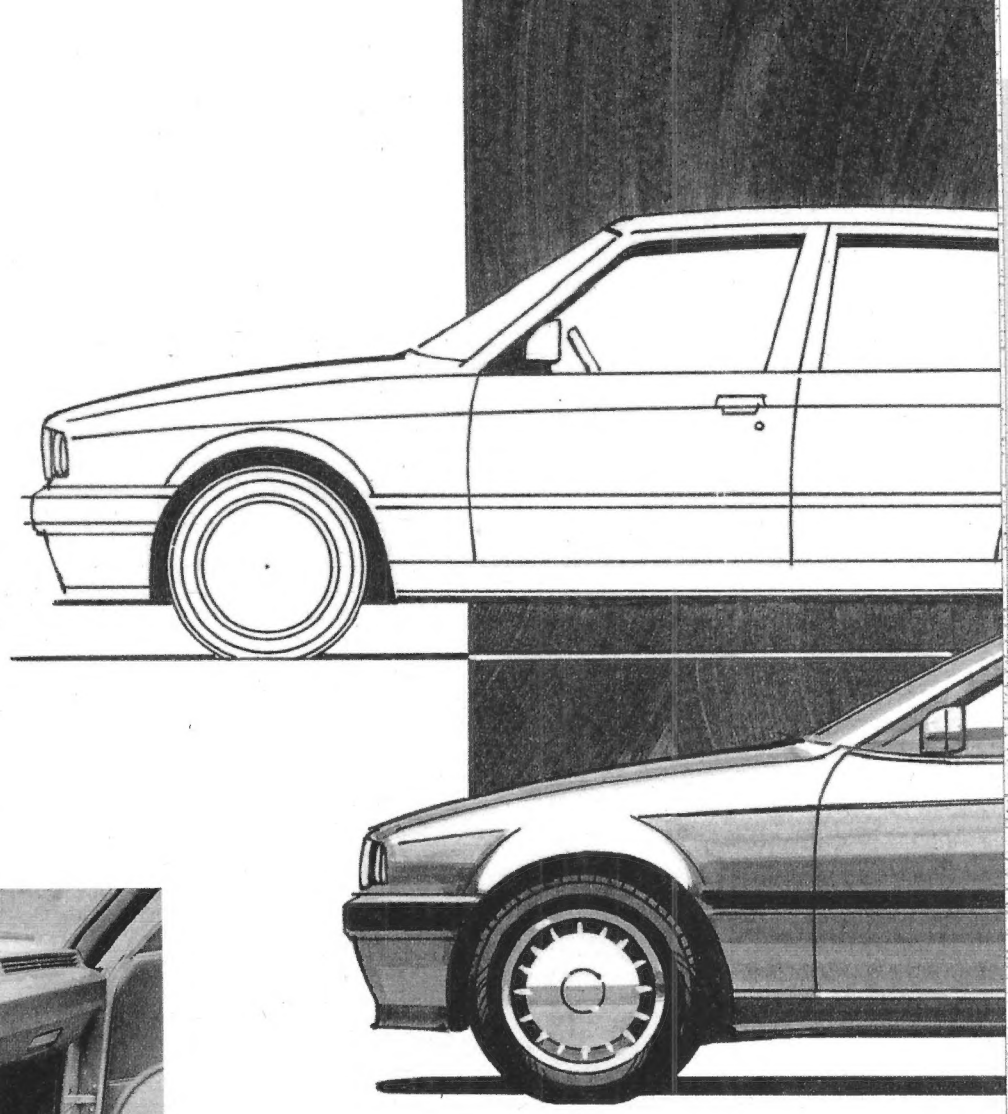
M VV316

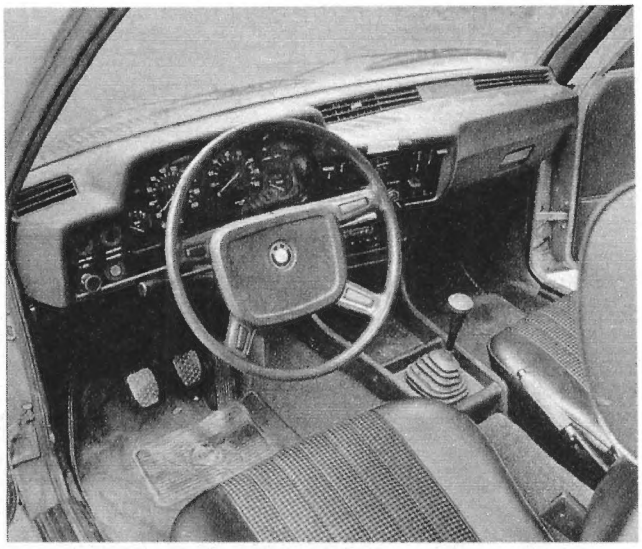
DER NEUE 3er-BMW

3er-Modelle gebaut; für 1988 beträgt die Endzahl rund 270 000. Das darf nicht zu dem Schluß verleiten, daß die Kompaktklasse von BMW bereits auf dem absteigenden Ast sei. Die fast verdoppelte 5er-Produktion mußte zu diesem Rückgang führen, weil die Gesamt-Kapazität bei rund 490 000 Autos voll ausgeschöpft ist.

Die neue 3er-Limousine startet voraussichtlich Anfang 1991 – übrigens fast gleichzeitig mit der neuen Mercedes S-Klasse. Der Neuling aus München und Regensburg (beide Werke teilen sich weiterhin die Produktion) erfüllt jene Wünsche, die sich beim heutigen 3er-BMW immer stärker in den Vordergrund schieben: mehr Radstand und Rücksitzraum, größeres Ladevolumen fürs Gepäck und eine flüssigere, nicht mehr so eckige Gesamtform.

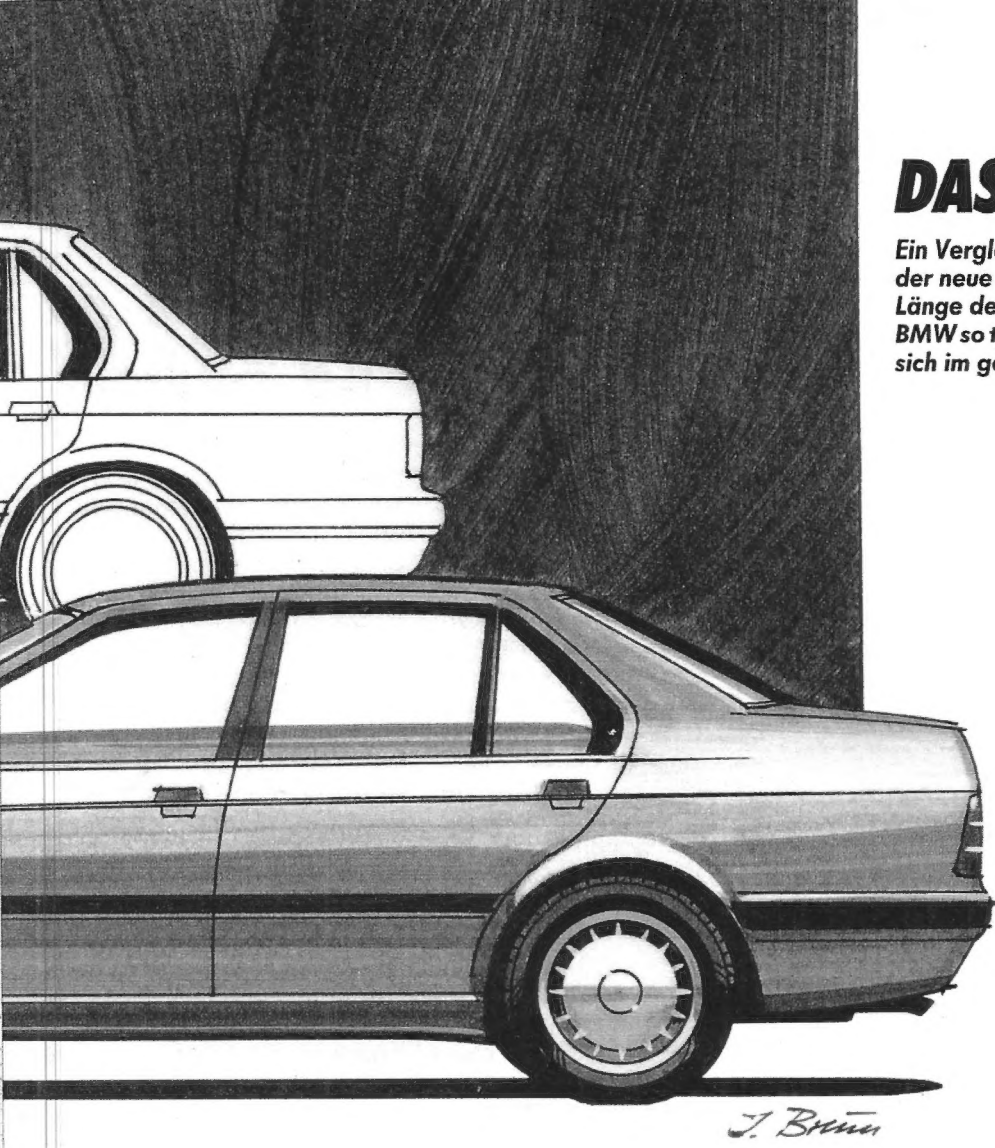
Die stark getarnten Prototypen lassen eine stärker gerundete Motorhaube, leicht geschwungene Fensterlinie, viel schrägere Frontscheibe und relativ hohes Heck erkennen. Die erheblich schrägere und größere Heckscheibe bedingt eine kurze Gepäckraumhaube, die zum Ausgleich für leichtes Be- und Entladen – wie bei der 5er-Limousine – bis zur Stoßfläche reicht. Die Türen sind erstmals bei BMW bis ins Dach gezogen, was beim Ein- und Aussteigen nützt; aber die Seitenscheiben stehen auch künftig recht steil, um die Aufheizung des Innenraums in Grenzen zu halten.





Stationen der 3er-Entwicklung: links das erste Cockpit der Jahre 1975 bis 1982, unten ein 323i von 1979 mit dem mattschwarzen Außenspiegel.

Die wesentlichen Maßunterschiede zum neuen BMW als E 36: Radstand um 10 auf 257 Zentimeter verlängert, Außenlänge jedoch nur um 5,5 auf 438 Zentimeter. Konsequenterweise wächst die Außenbreite wenig, um 1,5 auf 166 Zentimeter. Das Gepäckraum-Volumen nach der VDA-Meßmethode steigt um 35 auf 460 Liter. Den Modellplanern in München unter Entwicklungsvorstand Dr. Wolfgang Reitzle ging es um zwei Ziele: Der neue 3er-BMW muß an Format zulegen, aber wie ein gut geschnittener Maßanzug in der Kompakt-Klasse bleiben. Die Modell-Hierarchie erfordert außerdem außen wie innen einen deutlichen Abstand zur 5er-Limousine.



DAS NEUE FORMAT

Ein Vergleich der Seitenansichten beweist, daß der neue 3er-BMW (unten) im Radstand und in der Länge der hinteren Türen deutlich zulegt. Der für BMW so typische Knick im hinteren Dachpfosten setzt sich im geschwungenen Türausschnitt fort.

Eine Reihe von BMW-Design-Merkmalen taucht beim E 36 wieder auf: runde Doppelscheinwerfer, vordere Blinker in der Stoßfläche (nicht seitlich wie beim 5er und 7er), dezent ausgewölbte Radkästen, Außenspiegel bündig anliegend. Der für BMW seit 1961 so typisch gewordene Knick im hinteren Dachpfosten erhält einen neuen Akzent. Der Schwung setzt sich im Türausschnitt fort und bildet mit diesem eine Einheit.

Ein BMW-Symbol, die Niere im Grill, dürfte wiederum ein Stück breiter (ähnlich dem 750i-V12) und eventuell etwas in die Stoßfläche gezogen werden – siehe Zeichnung auf der Titelseite. Erste Bewertung des Gesamt-Designs: So muß wohl ein neuer 3er-BMW aussehen, der sich von Mercedes und der gesamten übrigen Konkurrenz deutlich abhebt.

Zur Motorisierung steht eine breite Palette bereit: Benziner als Vier- und neuer Sechszylinder, Diesel als Sauger und Turbo (aber nur Sechszylinder), Hubraumspanne möglich von 1,6 bis 3,0 Liter. Der erst 1987 erneuerte Vierzylinder (interne Bezeichnung M 40 und M 42 als 16V) bildet die Basis für diese 3er-Reihe, mit Kat-Leistungen von 74 bis 100 kW (100 bis 136 PS). Der 2,4 Liter-Sechser-Diesel kann sich auch in den 90er Jahren mit Weiterentwicklungen für bessere Schadstoffwerte gut behaupten.

Wie angedeutet, entwickeln und erproben die BMW-Motortechniker unter Dr. Karlheinz Lange eifrig neue Benzin-Sechszylinder, die intern als M 50 und M 52 (mit Vierventilkopf) laufen. Für die neue 3er-Reihe bieten sich vor allem die Größenordnungen mit 2,0 und 2,5 Liter Hubraum an, was eine Leistungsspanne von rund 96 kW (130 PS) bis rund 140 kW (190 PS) als 24V bedeutet. Ein so gut sortierter Motoren-Baukasten gestattet ohne gewaltigen Produktions- und Ersatzteilaufwand eben viele Varianten.

Die BMW 3er-Reihe konnte sich gegen den Erzrivalen Mercedes 190-Reihe nicht zuletzt wegen der feinen Sechszylinder gut behaupten und 1988 in den deutschen Zulassungen wieder nach vorn schieben. Den Mercedes gab und gibt es nur als viertürige Limousine. Der neue 3er-BMW tritt zwar, wenn nicht alle Informationen täuschen, ebenfalls nur noch als Viertürer an, bekommt jedoch in den Jahren 1991 bis 1993 wieder eine Fülle von Ablegern. Auch der Neuling als E 36 wird wahlweise mit Vierradantrieb entwickelt. Statt eines Zweitürers in Limousinenform kommen ein viersitziges Coupé (wahrscheinlich die 4er-Reihe, intern als E 37 bezeichnet) und natürlich wieder ein viersitziges Cabrio.

Der heutige Touring erhält voraussichtlich im Sommer/Herbst 1992 einen Nachfolger, der natürlich im Rücksitz- und Laderaum gleichermaßen vom längeren Radstand profitiert. BMW setzt in der Kompaktklasse weiter auf Karosserievielfalt, also mehrere Maßanzüge vom gleichen Schneider oder Design.

Diese Planungen verweisen übrigens alle Meldungen über Abwandlungen der 5er-Limousine zum Coupé oder Cabrio in das Reich der Spekulation. Es würde gar keinen Sinn machen, zum Beispiel ein 5er-Cabrio zu entwickeln, wenn eine solche offene Verführung auf der Basis des neuen 3er-BMW vom Vorstand im Grundsatz schon längst beschlossen wurde. Eine simple Limousinen-Abwandlung zum Coupé kommt bei so engagierten Entwicklungschefs wie Dr. Reitzle ohnehin nicht auf die Räder. Wenn schon Coupé, dann bitte auch eine abweichende Karosserie von Bug bis Heck, vom Grill bis zu den Schlußleuchten.

Weil das neue 8er-Coupé (Vorstellung zur Frankfurter IAA im September 1989, Lieferung mit V12-Motor erst ab Februar/März 1990) in die Luxusklasse abwandert, bleibt darunter reichlich Platz für das neue 4er-Coupé, das mit Sechszylindern von 2,0 über 2,5 bis 3,0 Liter Hubraum die Lücke zum bald auslaufenden 6er-Coupé füllt. Auf dem Touring-Sektor würden sich zwei Modelle – in der 3er- und in der 5er-Reihe – ergänzen. Was heute bei der Reihe 318i bis 325iX im Touring-Kleid vermißt wird, nämlich mehr optischer Pfiff und Laderaum, bekommt der Schrägheck-Neuling ohnehin mit auf den Weg.

DER NEUE 3er-BMW

Die Produktionsvielfalt stellt BMW vor keine allzu großen Probleme, weil das hochmoderne Werk Regensburg darauf abgestimmt ist. Dieser Standort erhält in der nächsten Ausbaustufe bis Herbst 1990 ein Preßwerk für den Neuling, verwandelt sich von einem Montage- in ein Automobilwerk einschließlich Karosserie-Rohbau. Mit dem Ausbau von Regensburg wächst die Gesamtkapazität von BMW auf 550 000 Wagen pro Jahr.

Der seit dem 1. Januar 1970 mit unveränderter Fortüne amtierende Vorstandschef Eberhard von Kuenheim will bis zum Ende seiner Dienstzeit mit dem Neuling und dessen Einbindung in den Produktionsverbund ein weiteres, letztes Meisterstück abliefern. Das unterscheidet die Haupt-Konkurrenten Daimler-Benz und BMW mehr als je zuvor. In Stuttgart geht es um Konzern-Umbau, Firmen-Übernahmen und auch neue Autos. In München stehen die Auto-Planungen für die 90er Jahre im Vordergrund.

In der Branche wird oft gerätselt, wie BMW den angekündigten Ansturm von Mercedes (siehe Neuheiten-Titelgeschichte in mot 24/1988) überstehen soll. Das läßt sich relativ leicht beantworten: durch eine ruhige, aber zielstrebige Modell- und Finanzpolitik, verbunden mit stetigem Ausbau der Produktion. Während Daimler-Benz in der Luxusklasse die 7er-Limousine angreift, setzt BMW mit dem neuen 3er weiter unten neue Akzente. Dieser Neuling startet mindestens ein Jahr vor dem Nachfolger des Mercedes 190. Der Vorsprung der weiß-blauen Marke verlagert sich damit in das untere Segment des ewigen Zweikampfs, für den BMW in den 90er Jahren wahrlich gut gerüstet ist. □

Fotos: Schwab, mot-Archiv; Zeichnungen: Breun

BMW verkaufte schon in den ersten zehn Monaten von 1988 in Deutschland mehr Autos als 1985 bis 1987. Durch den Erfolg der neuen 5er-Limousine sank der Anteil der 3er-Reihe.

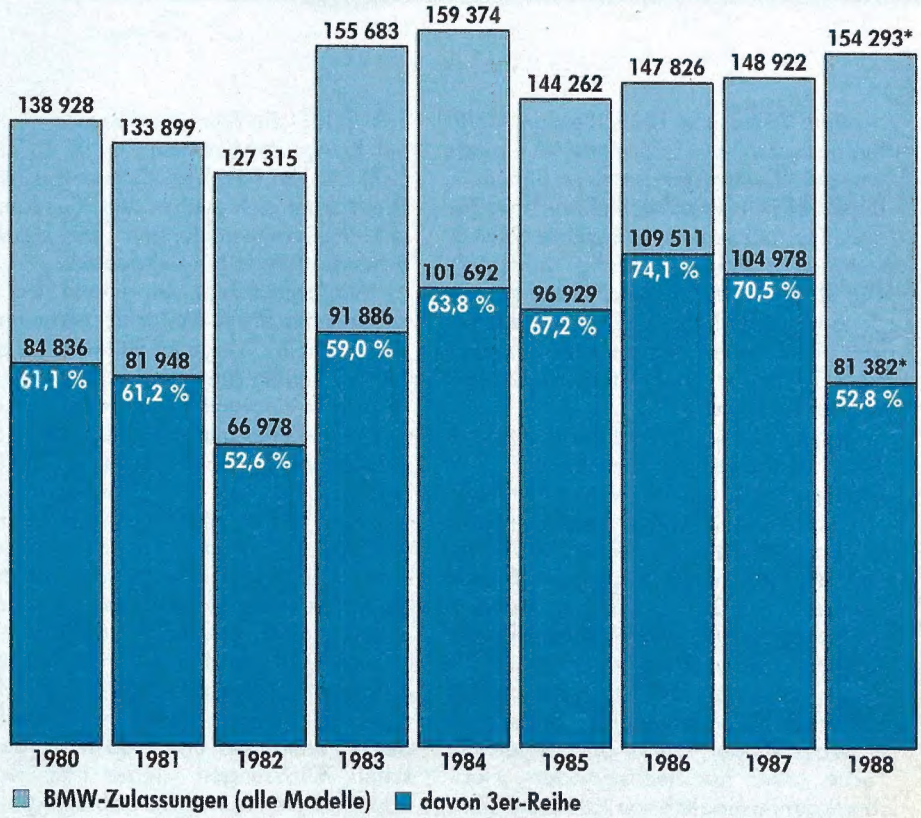
DER WEG ZUM ERFOLG

Die 3er-Reihe startete im August 1975, damals mit nur drei Vierzylindermotoren und einer Karosserie (Zweitürer). Bis Ende 1988 wurden daraus genau 20 Grundmodelle: zwei- und viertürige Limousine, Touring mit Heckklappe, Hinter- und Vierradantrieb, Benziner – Diesel – Turbodiesel, drei viersitzige Cabrios (einschließlich des offenen M 3 in exklusiver Sonderserie von der BMW Motorsport GmbH).

In dieser stetig ausgebauten Vielfalt liegt einer der Gründe dafür, daß 1988 die BMW 3er-Reihe in den deutschen Zulassungen den Erzrivalen Mercedes 190 (nur als Limousine) wieder überholen konnte.

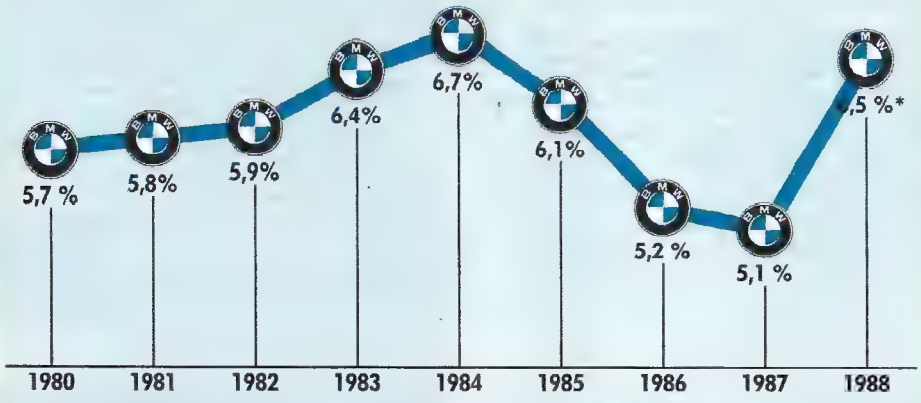
Die BMW-Spezialitäten – siehe großes Gruppenfoto – kommen auf erstaunlich hohe Produktionszahlen. Vom 3er-Cabrio wurden bis Ende 1988 fast 59 000 Stück geliefert. Der Touring erreichte von März bis Dezember 1988 eine Gesamtproduktion von etwa 17 800. Die Gesamtauflage des Sport-M 3 betrug bis Ende 1988 knapp 15 000 Stück.

BMW-ZULASSUNGEN: KONSTANTER ERFOLG



*Zahlen für Januar bis einschließlich Oktober 1988. Zulassungen im Bundesgebiet. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

BMW-MARKTANTEIL: WEITER AUSGEBAUT



*Zahlen für Januar bis einschließlich Oktober 1988. Zulassungen im Bundesgebiet. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

GRAFIK

Bei insgesamt etwas rückläufigen Zulassungszahlen aller Fabrikate stieg 1988 der BMW-Anteil am deutschen Markt kräftig an – fast auf das Niveau des früheren Rekordjahres.

Opel Kadett '89

IN DETAILS VERBESSERT

Das neue Kadett-Cockpit bietet größere Ziffern und ein Vectra-Volant für den GT (Bild).

Kühlergrill in Wagenfarbe und Front-Prallfläche nun als getrennte Bauteile: Nicht nur eleganter, sondern auch kostensparend nach Unfällen, da die Teile getrennt auszutauschen sind.

Im Rahmen einer Überarbeitung der Modellreihe bringt Opel ab Februar 1989 zahlreiche Änderungen für den Kadett. Nach dem Motto „Vorbeugen ist besser als heilen" sollen die ohnehin guten Verkaufszahlen für 1989/90 gestützt werden. Alle Kadett gibt es für 1 900 Mark Aufpreis mit elektronisch geregeltem Bosch-ABS, das für das neue CS-Modell und den GSi 16V (neuer Preis: 31 210 Mark) serienmäßig geliefert wird. Der 1,7 Liter-Dieselmotor aus dem Vectra (42 kW/57 PS) ersetzt das bisherige Selbstzünder-Triebwerk (1,6 Liter, 40 kW/54 PS). Der Kadett 1.7 D erreicht 153 km/h als Spitze und bietet bessere Zugkraft; von 40 auf 100 km/h beträgt die Beschleunigung im vierten Gang 26,0 statt 29,5 Sekunden.

Alle Kadett '89 außer GSi sind am Grilleinsatz à la Vectra zu erkennen. Die neugestalteten Stoßflächen (beim GT-Modell in Wagenfarbe lackiert) sind nicht mehr mit dem Grill verbunden, was billigere Reparaturen ermöglicht.

Weitere Details in Stichworten: Höhenverstellung der Gurte vorn und hinten (beim Kombi nur vorn), zwei von innen einstellbare Außenspiegel, Radblenden und Leichtmetallräder vom Vectra, größere Zahlen auf den Hauptinstrumenten, neue Schalter für Licht und Gebläse, neue Lenkräder und Sitze, farblich abgesetzte Türverkleidungen mit Stoffeinsatz, Rahmenkopfstützen, verbesserte Geräuschdämpfung, ab 1,6 Liter-Motor nur noch Fünfganggetriebe.

Das neue Kadett CS-Modell hat serienmäßig den 1,3 Liter-Euronorm-Motor mit 44 kW (60 PS) – auf Wunsch auch 1.7 D und Benziner als 1.6i und 1.8 EN. Zur Serienausrüstung zählen: ABS, Sportsitze, hintere Kopfstützen, Höhenverstellung des Fahrersitzes und 175/70-Reifen. Die CS-Reihe kostet als Stufen- und Schrägheck-Limousine ab 19 385 Mark.

Volvo 460

NEUER SCHWEDE

Zur IAA präsentiert Volvo nun die Stufenheck-Variante der Frontantriebs-Limousine, die eigentlich nur die Ziffern 460 bekommen kann. Sie wird etwa 18 Zentimeter länger als der Volvo 440 mit Stummelheck, bietet erheblich mehr Gepäckraum und serienmäßig Durchlade-Möglichkeiten nach innen. Auf gleicher Bodengruppe entsteht 1990 zusätzlich ein Kombi als Ergänzung zur 440/460/480-Reihe.

Golf G 60

VERSPÄTET

Der neue Super-Golf soll nun doch nicht auf dem Genfer Salon im März 1989 gezeigt werden, wie in mot zu lesen war. Die Premiere könnte gemeinsam mit der des Passat Syncro G 60 erst im August/September 1989 zur IAA stattfinden. Einer der Gründe ist der verspätete Serienanlauf des Corrado G 60, der den gleichen 1,8 Liter-Einspritzmotor mit G-Lader und 118 kW (160 PS) besitzt.

TELEX mot

BMW erweiterte das Programm der 3er-Reihe um den 318i Touring für 33 650 Mark. Der Sport-Kombi war bisher nur als Sechszylinder und Turbodiesel auf dem Markt.

RENAULT bietet den Renault 5 Campus jetzt auch mit geregeltem Dreiweg-Katalysator zum 1,4 Liter-Motor an, der 43 kW (59 PS) leistet. Zu einem Preis von 14 950 Mark für den Dreitürer ist der „Kleine Freund" der derzeit billigste Wagen mit Dreiweg-Kat in Deutschland.

VW hat am 27. Dezember 1988 die Preise um durchschnittlich 1,9 Prozent erhöht. Ausgenommen davon sind der Corrado und alle Sonderausstattungen. Der Basis-Golf kostet nun 16 960 Mark.

Austin Montego 2.0 DSL

DIESEL-DIREKT

Der Diesel-Direkteinspritzer nagelt sich langsam, aber sicher auch im Personenwagen fest. Nach dem Fiat Croma gibt es jetzt auch den Montego Zweiliter-Turbodiesel mit Diesel-Direkteinspritzung. Allerdings nicht in Deutschland. Sowohl Fiat als auch Austin Rover bieten ihre sparsamen Diesel vorerst nur im eigenen Land an.
Der Zweiliter-Direkteinspritzer leistet mit Turboaufladung 60 kW (81 PS) bei 5500/min und läuft über 160 km/h.

Seat Ibiza '89:

1500 VERÄNDERUNGEN

Seat hat das Modell Ibiza total überarbeitet. Nicht weniger als 1500 Teile wurden geändert, behauptet der spanische Hersteller. Ins Auge fallen aber nur ein neuerdings in Wagenfarbe lackierter Kühlergrill, ein neugestaltetes Armaturenbrett und neue Sitze mit besserer Gurtführung. Der Rest fand unter dem Blech statt. Die Hinterachse bekam stärkere Führungselemente, die Innengeräusche wurden gesenkt, das Getriebe besser schaltbar und die Fensterkurbeln leichter drehbar gemacht. Außerdem wurden Schloß und Führung der Heckklappe überarbeitet, die Bremsen feiner dosierbar gemacht und eine wirkungsvollere Ölpumpe eingesetzt. Die Lenkung soll jetzt weniger Schwingungen übertragen. Die Kupplung erhielt eine neue Federauslegung, die ebenfalls Vibrationen und Geräusche dämpft. Besonders erfreulich aber: Die Preise wurden nicht erhöht. Der bisherige Ibiza J heißt nun Special und kostet nach wie vor 12 765 Mark. Der GL heißt nun XL und kostet wie bisher 15 085 Mark, der 1,5 GLX blieb bei 17 245 Mark.

Neues Lenkrad und Armaturenbrett, Lenksäulenhebel statt der früheren Schiebehebel

Neuer Kühlergrill, Seitenschutzleisten nur beim GLX

DIE NEUEN JAPANER

VOLLES PROGRAMM

Von Engelbert Männer

Seit Jahren stellt sich die Frage, wo die Grenzen des Wachstums der Japaner am bundesdeutschen Automarkt nach einem Jahrzehnt mit Wachstum liegen. Die Statistiker des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) beantworten sie stets aufs neue: bei rund 15 Prozent.

Diese Richtschnur galt fürs Jahr 1986, als die Gesamtzahl von 425 555 neu zugelassenen japanischen Personenwagen und Kombis sich auf die insgesamt neun Marken verteilte. Den vorläufigen Rekord brachte das Jahr 1987 mit 441 440 Einheiten oder 15,1 Prozent. Für die bisher abgerechneten Monate von Januar bis einschließlich Oktober 1988 betragen die Kennzahlen 360 452 oder 15,2 Pro-

Drei neue Nissan: großes Foto Coupé 200 SX, links oben der Patrol GR, rechts oben der Maxima als Dreiliter-V6 (hier in der US-Ausführung).

Meistverkauftes Modell: Mazda 626

MAZDA

77 420 Gesamtverkauf Jan. – Okt. 1988 in Deutschland
21,5 % Marktanteil unter den japanischen Marken

Meistverkauftes Modell: Toyota Corolla Liftback

TOYOTA

72 236
20,0 %

Meistverkauftes Modell: Nissan Sunny

NISSAN

69 695
19,3 %

MITSUBISHI

Die neun japanischen Marken in Deutschland und ihre Bestseller – Bilanz 1988

Um den ersten Platz gibt es wieder ein Gerangel zwischen Mazda und Toyota, das nur knapp entschieden wird. Nissan hält sicher den dritten Platz. Die Bilanz von Mitsubishi ist noch dadurch beeinflußt, daß 1988 gleich drei neue Modellreihen (Colt, Lancer und Galant) auf dem deutschen Markt eingeführt wurden, was Lieferrückstände brachte. Honda profitierte vom Erfolg des Civic. Subaru fiel zurück, weil sich der Allradmarkt nicht wie erwartet entwickelte. Suzuki und Isuzu sind vor allem mit Geländewagen gut vertreten; der Gemini der kleinsten Marke (nur Diesel und Turbodiesel) erlebte einen Fehlstart. Deshalb werden bald Benziner nachgeschoben.

NEUE JAPANER

zent. Das ganze Jahr 1988 schließt bei den Japanern wahrscheinlich mit rund 420 000 Neuzulassungen ab. Das entspricht dem Gesamtverkauf von Opel.

Die Stärken und Grenzen des Angebots aus Fernost zeigen sich aber auch darin, daß einerseits der Japan-Import dem gesamten Anteil von Frankreich, Italien und Schweden entspricht, andererseits alle Personenwagen dieser neun Fabrikate auf die gleiche Stückzahl wie allein der Super-Seller Golf kommen.

Rund 15 Prozent entsprechen jedoch keinesfalls einem Zufall oder den „Marktgesetzen". Darüber wacht im Hintergrund die Regierungs- und Handelsbehörde MITI, die notfalls über etwas gedrosselte Importzahlen für die Einhaltung dieser Grenze sorgt – die übrigens nie in einem offiziellen Abkommen zwischen Japan und Deutschland festgelegt wurde. Eine solche Regelung gilt jedoch zum Beispiel für Großbritannien mit elf Prozent vom Gesamtmarkt, während die französische Regierung von sich aus längst bei drei Prozent (der Neuwagen, Gebrauchtwagen erhöhen indirekt das Kontingent) blockierte. Nebenbei bemerkt: 1988 wurden als neuer Rekord rund 85 000 Personenwagen aus Deutschland nach Japan exportiert, die aber – wegen der viel höheren Preise durch die starken Einspritz-Kat-Motoren und Luxusausstattung einschließlich serienmäßiger Klimaanlage – wertmäßig schon der Hälfte aller japanischen Neuwagen im Bundesgebiet entsprachen.

Die 15 Prozent eroberten Toyota & Co. vor allem in den 80er Jahren durch eine zielstrebige Modell- und Händlerpolitik. Schwerpunkte lassen sich ausmachen. In der Klasse bis 13 000 Mark steigen die Verkaufsanteile mangels eines deutschen Angebots stetig. Nicht zuletzt durch den ungewöhnlich erfolgreichen Mazda 626 wird die Mittelklasse zwischen 1,6 und 2,2 Liter Hubraum immer stärker besetzt. Außerdem gewinnen die Fernost-Marken auf dem Coupé-Sektor (bei allerdings geringen Gesamtzahlen) und beherrschen seit Jahren den Geländewagen-Bereich schon eindeutig.

Der Verkauf der großen Japaner-Marken stabilisierte sich in den letzten Jahren. Die Wiederkaufsquote nahm deutlich zu.

Wer durch die deutschen Städte reist, stellt immer wieder fest, daß die Stützpunkte gerade der großen Fünf – nämlich in der Zulassungs-Reihenfolge: Mazda, Toyota, Nissan, Mitsubishi und Honda – viel besser dastehen als früher. Das gilt für die neuen Schauräume ebenso wie für Werkstätten und Ersatzteillager.

Wo sind die Japaner auf dem deutschen Markt besonders stark? Vier 13 Neuheiten in den Monaten Dezember 1988 bis März 1989 sollen dafür sorgen, daß auch 1989 die Richtschnur von 15 Prozent am deutschen Markt gilt:

1. Mazda 626 als Comprex-Diesel
2. Nissan Prairie (auch als 4x4)
3. Nissan Patrol GR mit kurzem und langem Radstand
4. Nissan Maxima als Dreiliter-V6-Luxuslimousine

Meistverkauftes Modell: Mitsubishi Colt

52 161
14,5 %

HONDA

Meistverkauftes Modell: Honda Civic

38 047
10,6 %

SUZUKI

Meistverkauftes Modell: Suzuki Samurai

22 525
6,2 %

SUBARU

Meistverkauftes Modell:
Subaru Station (Kombi)

11 447
3,2 %

DAIHATSU

Meistverkauftes Modell:
Daihatsu Charade

10 321
2,9 %

ISUZU

Meistverkauftes Modell:
Isuzu Trooper TD

6 600
1,8 %

5. Nissan 200 SX als 2/2-sitziges Coupé
6. Nissan Terrano
zusätzlich mit Turbo-Dieselmotor
7. Mitsubishi Pajero V6
8. Mitsubishi Pajero mit verstärktem Turbo-Dieselmotor (Intercooler)
9. Mitsubishi Galant
als viertürige Kombi-Limousine
10. Suzuki Swift
11. Subaru Justy als 89er-Modell
12. Daihatsu Feroza
13. Isuzu Gemini 16V

Dieses Neuheiten-Angebot deckt die extreme Spannweite vom Einliter-Mini bis zum wuchtigen Geländewagen ab. Nissan führt innerhalb eines Vierteljahres also gleich fünf Neulinge ein, die alle in der Preisklasse zwischen 30 000 und 45 000 Mark liegen, aber höchst unterschiedliche Ansprüche erfüllen.

Von besonderem Interesse wird dabei das Echo der deutschen Käufer auf den Dreiliter-V6 namens Maxima ab März 1989 sein. Es handelt sich keineswegs um den Nachfolger des Bluebird, obwohl Quermotor und Frontantrieb vom Konzept her übereinstimmen. Der V6-Einspritzer leistet in der Kat-Version für Deutschland voraussichtlich 118 kW (160 PS), wobei die Vierstufen-Automatik mit der Kraftübertragung auf die Vorderräder sicher besser harmoniert als das Fünfganggetriebe.

Der Maxima soll mit kompletter Luxusausstattung rund 40 000 Mark kosten. Es wird nicht leicht werden, davon allein 1989 noch rund 1000 Stück im Bundesgebiet zu verkaufen. Aber die Form (Foto auf Seite 15 rechts oben) entspricht deutschem Geschmack. Nach Länge (4,76 Meter) und Platzangebot für Insassen und Gepäck handelt es sich hier um einen neuen, akzeptablen Konkurrenten

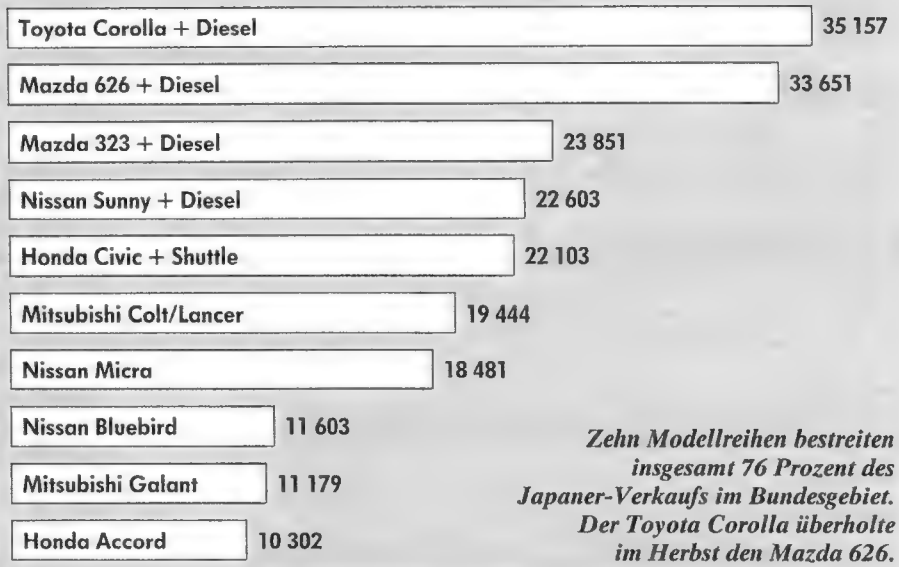
für die BMW 5er-Reihe wie für Mercedes 230/260, aber auch den Audi 100.

Dieser Maxima markiert für Nissan den langsamen, aber stetigen Weg in die höheren Preis- und Leistungsklassen. Auch bei den Limousinen. Das schaffte – nach den deutschen Zulassungszahlen – bisher weder der Mazda 929 noch der Toyota Camry V6 noch der in England gebaute Honda Legend, die als Sechszylinder zusammen pro Jahr noch unter der 10 000-Stück-Grenze liegen.

Auf einen viel größeren, von der deutschen Konkurrenz unbelasteten Markt trifft der wesentlich komfortabler gewordene Patrol GR. Er stammt weiterhin aus Japan, während der in Spanien gebaute „alte" Patrol (ungewöhnlich robust, aber auch bretthart gefedert) zu günstigeren Preisen weiterhin in Deutschland verkauft wird. Mit dem 2,8 Liter-Sechszylinder-Turbodiesel kostet der Patrol GR ab

Bestseller aus Japan

Januar – Oktober 1988



Zehn Modellreihen bestreiten insgesamt 76 Prozent des Japaner-Verkaufs im Bundesgebiet. Der Toyota Corolla überholte im Herbst den Mazda 626.

Die zweite Auflage des Nissan Prairie (auch als 4x4) ist optisch viel attraktiver, behielt jedoch die hinteren Schiebetüren. Ab Werk gibt es kein Schiebedach, wohl aber eine Klimaanlage. Der Fronttriebler-Prairie wird wahlweise mit Vierstufen-Automatik geliefert.

39 995 Mark, mit langem Radstand ab 44 995 Mark; dazu paßt freilich auch die Leistung von 85 kW (115 PS).

Auf dem 4x4-Sektor verstärkt sich Nissan ab Februar 1989 außerdem durch den 2,7 Liter-TD-Motor für den Terrano; er leistet 73 kW (99 PS) und ist somit das dritte Triebwerk für dieses Modell neben den beiden Benzinern (2.4 und 3.0-V6). Dieses Fabrikat ist ohnehin auf dem Allradsektor vielseitiger als die Konkurrenz vertreten. Nicht weniger als fünf Alternativen werden geboten: Pickup – Prairie – Patrol – Patrol GR – Terrano.

Die Großraum-Limousine Prairie erhielt den Zusatznamen Pro, um den Schatten des wenig erfolgreichen, weil viel zu kantig und kastenmäßig geratenen Vorgängers abzuschütteln. Der Neuling vertritt vom Design her das genaue Gegenteil: weiche, überall gerundete Linien. Nach dem ersten Echo spricht der Fünfsitzer-Nissan mit ungewöhnlich großem Kopf- und variablem Innenraum zweifellos auch die Frauen viel mehr an. Mit solcher Optik lassen sich Vielzweckautos besser absetzen.

Für 1989 sind zunächst rund 2500 Stück vom Prairie geplant, wobei der weit überwiegende Teil natürlich auf den Fronttriebler (wahlweise mit Vierstufen-Automatik) entfällt, Grundpreise 29 995 und 31 595 Mark. Für den permanenten Allradantrieb – natürlich nur in Verbindung mit Schaltgetriebe – werden genau 6 000 Mark verlangt. Der Zweiliter-Vierzylinder-Einspritzer mit Kat leistet in beiden Fällen 72 kW (98 PS).

Auch zu den Prairie-Preisen gilt die Feststellung, daß die Zeit der „Superpreise aus Fernost" längst vorbei ist. Der gegenüber der D-Mark starke Yen verbietet so günstige Kalkulationen wie früher. Keiner der japanischen Konzerne könnte einen so gewaltigen Markt wie den deutschen auf Dauer subventionieren. Bei älteren Modellen werden die Preise mitgezogen oder angepaßt; bei Neulingen wird stets auf der neuesten Währungsbasis kalkuliert.

Die viertürige Kombi-Limousine ergänzt ab März 1989 das deutsche Mitsubishi-Galant-Programm, hier das GTi-16V-Modell (Schiebedach als Aufpreis-Extra).

Autos wie der Prairie haben es nicht mehr nötig, allein über den Preis verkauft zu werden. Für diese Großraum-Limousine gibt es nur eine japanische Konkurrenz, den Space Wagon von Mitsubishi. Der Renault Espace wendet sich zwar an die gleiche Käuferschicht, ist jedoch größer und teurer. Und von deutschen Herstellern ist auch für die 90er Jahre vorläufig nichts in dieser Richtung zu erwarten – weder von VW noch von Opel oder Ford. BMW, Audi und Mercedes planen auf diesem Sektor ohnehin nichts.

Modelle. Der Viertürer-Stufenheck bildet weiterhin die solide Verkaufsgrundlage; dafür fehlt der Kombi. Beim Lancer läuft also das alte Kombi-Modell, wahlweise mit permanentem Vierradantrieb, noch bis 1990 weiter.

Das vergrößert zwar die Modellvielfalt, doch übernehmen sowohl der Galant als auch der Lancer zum Schrägheck die gesamte bekannte Mechanik. Hier wird also nicht etwa versucht, verkappte Limousinen-Coupés zu liefern. Im Vordergrund stehen der andere Käufergeschmack, falls das Stufenheck partout nicht gefällt, und die Möglichkeit, über die Heckklappe und den vorklappbaren Rücksitz besser laden zu können.

Marktsegmente wie Großraum-Limousinen oder Geländewagen wachsen zugunsten der Japaner, weil deutsche Konkurrenz fehlt.

Eine Sonderstellung holten sich mangels deutscher Konkurrenz auch die japanischen Coupés, wie der Erfolg des Celica von Toyota beweist. Der nächste Streich ab März 1989 heißt Nissan 200 SX. Dieses 2/2-sitzige Coupé mit Heckklappe hat einen 2,0 Liter-16V-Turbomotor mit 124 kW (169 PS) und Antrieb auf die Mehrfachlenker-Hinterachse, der Preis beträgt knapp 40 000 Mark. Die Optik stimmt hier ebenfalls, siehe das große Foto auf der Doppelseite 14/15.

Mitsubishi verstärkt sich gleich doppelt bei den Kombi-Limousinen. Als erster startet im März 1989 der Galant mit Heckklappe; dann folgt im Spätsommer das gleiche Konzept zum Lancer. In beiden Fällen handelt es sich um zusätzliche

Nach einigen Jahren mit konstant steigenden Zulassungen verzeichnete der Pajero von Mitsubishi 1988 erstmals einen leichten Verkaufsrückgang, behauptete sich jedoch klar an der Spitze der großen Geländewagen in Deutschland. Diese Tatsache hängt sicher mit der neuen Konkurrenz des Nissan Terrano zusammen, war jedoch auch durch das Warten auf den V6-Benziner und den stärkeren Turbodiesel-Vierer bedingt. 104 kW (141 PS) aus drei Liter Hubraum erfüllen ab Januar 1989 alle Leistungswünsche. Voraussichtlich ab März steigt die Leistung des 2,5 Liter-TD-Modells durch die Ladeluftkühlung auf etwa 66 kW (90 PS).

Als technische Besonderheit konnte Mazda bisher nur auf den Wankelmotor im RX-7-Coupé verweisen. Ab April 1989 kommt als zweite Spezialität ein Zweiliter-Dieselmotor mit einer Druckwellen-Aufladung, System BBC-Comprex. Diese Leistungsspritze statt des üblichen Abgas-Turboladers ist schon seit mehr als einem Jahrzehnt im Gespräch. Sie war bei vielen Dieselfirmen lange im Versuch, aber nur Mazda entschloß sich zur Großserien-Fertigung (beim Opel Senator Comprex-D blieb die Stückzahl auf 700 begrenzt, er wird in absehbarer Zeit nicht neu aufgelegt).

Der aufgeladene Mazda-Diesel leistet im 626 satte 71 kW (96 PS); das macht in der Zweiliterklasse sogar einem Kat-Benziner noch Ehre. Die Fahrleistungen entsprechen gehobenen Ansprüchen: Spitze rund 175 km/h, Beschleunigung mit zwei Personen aus dem Stand auf 100 km/h in 11 Sekunden. Ob der Comprex-Diesel mehr als ein Achtungserfolg in Deutschland wird, hängt nicht zuletzt von der Mazda-Preispolitik ab. Außerdem muß der Diesel allgemein aus dem Stimmungstief herauskommen.

Der neue Suzuki Swift läuft in Japan schon seit Oktober 1988, kommt jedoch erst im März 1989 auf den deutschen Markt. Es gibt zwar wieder die Aufteilung in eine zwei- und viertürige Kombi-Limousine, doch unterscheiden sich die Karosserien weit stärker als bisher. Der Viertürer ist im Radstand und in der Länge jeweils um zehn Zentimeter besser be-

stückt, hat ein drittes Seitenfenster und paßt insgesamt schon mehr in Richtung kleines Familienauto.

Für den Subaru Justy reicht die neue Preisskala von 15 800 bis 18 830 Mark. Er bleibt durch den zuschaltbaren Vierradantrieb zwar ein Sonderfall (ebenfalls ohne deutsche Konkurrenz), paßte sich jedoch beim 89er-Modell dem deutlich verteuerten Japaner-Preisniveau an. Gewiß bietet die Neuauflage auch erheblich mehr, nicht nur durch den verlängerten Vorderwagen mit glattem Bug und viel besser eingepaßten Scheinwerfern. Auch die Fahreigenschaften erhielten die – längst fällige – Überarbeitung. Generell gehört zu allen 89er-Modellen das angehobene Dach. Voraussichtlich ab April oder Mai 1989 gibt es den Justy 1200 (ohne Kat 50 kW/68 PS, mit Kat 49 kW/67 PS, ferner mit der stufenlosen CVT-Automatik, die hier weltweit erstmals mit dem zuschaltbaren Vierradantrieb kombiniert wird).

Den Subaru Justy mit neuer Front und massiven Stoßstangen gibt es als 1000 und 1200, aber nur noch mit hohem Dach.

Das bieten nur die Japaner: Daihatsu Feroza als offener 4x4 mit einem 1,6 Liter-16V-Kat-Motor.

Nach dem Suzuki Vitara (Test in mot 1/1989) vertritt der Daihatsu Feroza als zweiter die Kategorie der nicht mehr so primitiven Spaß- und Freizeitautos. Der 1,6 Liter-Kat-Motor mit 16 Ventilen leistet 70 kW (95 PS), was ihn weit über frühere Suzuki LJ/SJ hinaushebt. Aber auch das Preisniveau zwischen 25 000 und 30 000 Mark (mit Extras noch deutlich höher) beweist ein anderes Kaliber. Es wird spannend sein, zu beobachten, welchen Anklang Vitara und Feroza auf Dauer in Deutschland finden. Der LJ und SJ liefen früher als „billigste Cabrios der Welt" und fanden über ihre rustikale Art, das Offenfahren zu genießen, begeisterte Anhänger; sie wurden jedoch oft frühzeitig wieder verkauft, weil langfristig der Verzicht auf Komfort und Platz eben doch schwerfällt. Die beiden Neulinge von Suzuki wie Daihatsu sind deutlich erwachsener geworden, aber eben beileibe keine Sonderangebote mehr.

Auf dem Geländewagen-Sektor spaltet sich das Angebot immer stärker in leichte, mittlere und schwere Modelle auf.

Mit Rücksicht auf Opel durfte Isuzu auf dem Personenwagen-Sektor zunächst nur mit dem Gemini als Diesel und Turbo-Diesel (gleiche Motoren wie im Corsa) ab Frühjahr 1988 antreten. Wegen der allgemeinen und sich verstärkenden Dieselflaute wurde dieser Gemini zum Flop: nicht einmal 1000 Stück zugelassen, noch weit weniger verkauft. Da hilft nur der Ausweg zu Benzinmodellen. Das geschieht ab Januar 1989 zunächst mit dem GTi-16V. Der 1,6 Liter-Einspritzer mit zwei obenliegenden Nockenwellen und automatisch betätigten Drosselklappen in den jeweils zwei Ansaugkanälen pro Brennraum leistet in Kat-Ausführung 92 kW (125 PS) – das genaue Gegenteil des Gemini D/TD. Es fehlt freilich immer noch ein „normaler" Benzinmotor für den Isuzu, was die Chancen dieser Marke auf dem Personenwagengebiet weiterhin stark einschränkt.

Toyota taucht in dieser Neuheitenliste nicht auf. Es stehen keine Premieren für die nächste Zukunft an. Dafür schafft Toyota in Zusammenarbeit mit VW ein Novum: die ersten japanischen Autos, die in Deutschland gebaut werden. Aus dem VW-Transporter-Werk in Hannover rollen ab Februar/März die Hilux-Kleinlastwagen – wohlgemerkt in einer Toyota- und in einer VW-Version (über getrennte Vertriebsnetze betreut).

Für Nissan bedeuten Autos schon längst nicht mehr nur Import aus Japan. Der Patrol (nicht der GR) stammt aus Spanien und der Bluebird seit Herbst 1988 überwiegend aus England. Das Werk in Sunderland (bei Newcastle, an der Nordseeküste) kommt zunehmend auf Touren; es soll einschließlich des Micra-Nachfolgers 1992 eine Gesamtstückzahl von 350 000 im Jahr erreichen. Ein großes Rätsel bleibt, wo Toyota ab den 90er Jahren in Europa Personenwagen bauen wird. □

Fotos: Binder, Richter, gad, mot-Archiv

Der Winter kann Ihren Diesel kaltlassen.

Damit Ihr Diesel gut durch die kalte Jahreszeit kommt, braucht er einen Kraftstoff, der noch im tiefsten Winter höchste Leistung bringt. Der sich sauberer tanken läßt und besser verbrennt, der deshalb weniger raucht und sparsam im Verbrauch ist – und vor allem sicher gegen Frost. Diese Sicherheit bietet Ihnen Esso Super Diesel. Es ist fließfähig und damit frostsicher bis -22°C.

Und das geben wir Ihnen schriftlich. Mit dem Esso Frost-Schutzbrief für PKW und Kombi, den Sie ausschließlich an Esso Stationen erhalten. So können Sie sich auch im Winter auf Ihren Diesel verlassen.

Esso Super Diesel.
Wirtschaftlich weiterkommen.

SPEZIAL TEST

Von Holger Glanz

Der neue Opel Vectra beherbergt zwei Seelen in einer Brust. Er will High-Tech-, aber nicht Hoch-Preis-Auto sein. Er brilliert mit technischen Raffinessen, ist aber nicht viel teurer als sein Vorgänger, der Ascona. 5 000 Kilometer mit dem blitzartig gestarteten Neuling sollen zeigen, ob „das Auto, das auf dem Computer zur Welt kam" (Opel-Werbung), so gut ist wie versprochen.

OPEL VECTRA 2.0i GLS

BLITZ-ARTIG

SPEZIAL TEST

ALLTAGS-PRÜFUNG

- *Viel Auto fürs Geld*
- *Kompakt und geräumig*
- *Gut in Fahrt*

Mit dem Slogan „Opel der Zuverlässige" langweilt Opel seine Kunden schon seit vielen Jahren nicht mehr. Aber die Begriffe Solidität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit wurden von den Opel-Verantwortlichen auch noch in jüngster Vergangenheit besonders hochgehalten. Dabei sind dies Eigenschaften, die der deutsche Käufer von einem deutschen Großserienauto als selbstverständliche Dreingabe erwartet. Das hat man wohl auch in Rüsselsheim inzwischen erkannt. Denn nun schwirren Schlagworte wie Modernität und Dynamik durch die Ansprachen der Opel-Manager.

Als ersten Vertreter der Opel-Moderne versteht man den Omega. Die Nummer zwei heißt Vectra. Das ist ein Kunst-Name, der keinen anderen Vorzug hat als den, daß ihn die Angehörigen möglichst vieler Völker gut aussprechen können. Schön auch, daß man damit gute Slogans dichten kann. Beispiel: „Vectra, jetzt komm' ich" (Zeitschrift „Sport-Auto").

Jetzt ist er da, der Vectra. Er löst ein solides, wirtschaftliches und zuverlässiges Auto ab, den Ascona, und er wird – Modernität hin, Dynamik her – daran gemessen werden.

Daß der Vectra nur geringfügig größer ist als der Ascona, stand schon in mot. Auch, daß er einen 26 mm größeren Radstand hat. Es gibt den neuen Vectra mit Schräg- und Stufenheck jeweils viertürig.

Wir fuhren den Stufenheck-Vectra 2.0i mit 85 kW (115 PS), der innerhalb der aus sechs Aggregaten bestehenden Motorenpalette wohl den größten Zuspruch bei den Käufern finden wird.

Opel hat sich bemüht, den Vectra in volkstümlichen Preisgefilden zu vertäuen. Mit 27 450 Mark ist die GLS-Version nur etwa 800 Mark teurer als der entsprechende Vorgänger gleicher Ausstattung und Motorisierung.

Der GLS hat dem 1 170 Mark billigeren GL einen Drehzahlmesser, hintere Kopfstützen, Zentralverriegelung, Heizkanäle für den Fond-Fußraum, in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger und Servolenkung voraus. Die Servolenkung gibt es aber auch beim GL serienmäßig, allerdings nur, wenn er statt mit 1,6 Liter mit 1,8 oder 2,0 Liter Hubraum bestellt wird.

Alle Vectra-Versionen, auch die Stufenheck-Modelle, haben geteilt umlegbare Rücklehnen und eine Durchladeeinrichtung hinter der Mittelarmlehne. Bei allen lassen sich nicht nur die Vorder-, sondern auch die Rücksitz-

Hier hält man es lange aus. Nur die Sitzhöhenverstellung ist umständlich.

Hier geht es relativ eng zu. Doch an der Polsterung gibt es nichts auszusetzen.

Hier ist Platz für längere Gegenstände. Umklappen geht kinderleicht.

Hier findet man alles, ohne lange zu suchen. Das „Zyklopenauge" im Lenkrad ist nicht etwa die Hupe, sondern nur das Opel-Markenzeichen.

gürte in der Höhe um etwa zehn Zentimeter verstellen. Sowohl beim Schrägheck- als auch beim Stufenheck-Vectra müssen die hinteren Kopfstützen (Aufpreis 252 Mark) vor dem Umklappen der Lehne nicht extra herausgezogen werden. Denn sie sitzen in der Hutablage und können dort auch bleiben.

Der Fahrersitz ist bei allen Vectra, egal ob GL, GLS oder CD, höhenverstellbar. Aber erst ab GLS gibt es Velours-Sitzbezüge und Velours-Teppichboden, eine Innenleuchte mit Ausschaltverzögerung und Kartenleselampen.

An Extras bietet Opel alles, was das Herz begehrt:

von ABS über Klimaanlage bis zur Lenkrad-Höhenverstellung, von heizbaren Sitzen über Leichtmetallräder bis zur Niveauregulierung (siehe untenstehenden Kasten).

Die Extras sind nicht billig, aber entsprechend hochwertig. So ist die elektrische Zentralverriegelung (beim GLS Serie), die den Gepäckraum- und Tankdeckel mit verschließt, auch über das Beifahrer-Türschloß zu steuern. Außerdem ist sie mit einem besonderen Diebstahlschutz versehen. Dreht man den Schlüssel an der Fahrertür in die Waagrechte, wird die Verbindung zwischen Schloß und Innenentriegelungsknopf blockiert. Dann lassen sich die Türen selbst von innen nicht mehr öffnen. Ein Dieb, der durchs Fenster eingedrungen ist, muß also dort auch wieder hinaus.

Selbst besonders findige Dunkelmänner, die es verstehen, mit langen Drähten zu hantieren, haben beim Vectra wenig Chancen. Ein sogenanntes „Labyrinth-System" zwischen Türen und Dachsäulen dürfte sie bald zur Verzweiflung bringen. Überdies bieten die konisch verlaufenden Entriegelungsstifte wenig Angriffsfläche.

Die elektrischen Fensterheber haben eine Automatik-Schaltung. Ein etwas längerer Druck auf den Knopf, und die Fenster schließen selbsttätig, ohne daß der Finger die ganze Zeit auf der Taste bleiben muß. Registriert das System einen Widerstand, fährt die Scheibe automatisch fünf Zentimeter nach unten. Ist sie vereist und läßt sie sich nicht schließen, kann man die Schutzschaltung durch eine „Overdrive-Taste" überbrücken und dann das Fenster mit voller Kraft schließen.

Wird beim Aussteigen der Schlüssel abgezogen, lassen sich die Heber noch so lange bedienen, wie die Fahrertür offensteht. Die elektrischen Fensterheber sind auch mit der Zentralverriegelung gekoppelt. Beim Abschließen fahren alle noch offenen Scheiben automatisch hoch.

Der Vectra-Vorgänger Ascona, das ergab eine Untersuchung des schwedischen Folksam-Instituts, bietet den besten Insassenschutz seiner Klasse. Die Folksam-Untersuchung hat 700 000 Unfälle ausgewertet und den Ascona sogar in die Gruppe der sechs sichersten Fahrzeuge überhaupt – unabhängig von der Fahrzeugklasse – eingestuft.

Der Vectra sollte natürlich wenigstens genau so gute Er-

OPEL VECTRA 2.0i

PREISE ● EXTRAS ● KOSTEN

RICHTPREISE AB AUSLIEFERUNGSLAGER

Limousine viertürig GL	26 280 DM
Limousine viertürig GLS (Testwagen)	27 450 DM
Limousine viertürig CD	29 750 DM
Limousine viertürig 4x4	31 920 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG (GLS)

● **Außen:** Zentralverriegelung, beide Außenspiegel von innen einstellbar, zwei Rückfahrleuchten, Nebelschlußleuchte, Seitenschutzleisten, Stoßfänger in Wagenfarbe lackiert.

● **Innen:** Servolenkung, Drehzahlmesser, Quarzuhr, Warnlampe für Handbremse, abschließbares Handschuhfach, Ablagefächer an den Vordertüren, Mittelkonsole mit Ablage, Fahrersitz-Höhenverstellung, Gurthöhenverstellung auch hinten; Beleuchtung für Handschuhfach, Motorraum und Gepäckraum; Fußraumheizung hinten, Rücksitzbank asymmetrisch geteilt umklappbar, Durchladeeinrichtung hinter der Mittelarmlehne.

EXTRAS AB WERK

Automatik 1 675 DM, Klimaanlage mit getönten Scheiben 3 058 DM, Anhängekupplung 880 DM, Niveauregulierung manuell 181 DM, ABS 2 200 DM, Leichtmetallräder 797 DM, Lenkrad-Höhenverstellung 306 DM, elektrische Fensterheber in Vordertüren 828 DM (in Vorder- und Hintertüren 1 520 DM), Kopfstützen hinten 252 DM, heizbare Vordersitze 426 DM, Nebelscheinwerfer 362 DM, Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung 139 DM, Scheinwerfer-Wisch-/Waschanlage 365 DM, elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel 274 DM, getönte Scheiben 320 DM, elektrisches Schiebedach (transparent) 1 200 DM, transparentes Kurbel-Hebedach (manuell betätigt) 950 DM, Brillant-Lack 160 DM, Zweischicht-Metallic- und Mineraleffekt-Lack 540 DM, Automatik-Antenne 165 DM, Cassettenfach 50 DM, Opel-Radios von 425 bis 1320 DM.

KOSTEN

Steuer	36,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	706,00 DM
Sonstige Kosten	828,00 DM
Fixkosten pro Jahr	1 570,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	4 100,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	19,40 DM
Betriebskosten*	2 910,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	8 580/4 480 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	715/373 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	57,2/29,9 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

gebnisse bringen. Darum bekam er nicht nur eine kanten- und fugenlose Karosserie, die die Verletzungsgefahr bei Fußgängern und Radfahrern verringert, sondern auch eine besonders stabile Fahrgastzelle mit energieabsorbierender Innenverkleidung. Ungewöhnlich starke Scharniere an der umklappbaren Rückbank sollen die Insassen vor rutschender Ladung schützen. Sitzrampen unter allen Sitzen sollen verhindern, daß die Passagiere bei Frontalkollisionen unter den Gurten durchrutschen. Und last but not least: Der Tank liegt in einer crashgeschützten Zone unter den Rücksitzen.

Die Türen des Vectra haben nicht nur einen sehr großen Öffnungswinkel, sie reichen auch weit über die abgerundete Dachkante hinaus ins Dach hinein. Deswegen muß man den Kopf beim Einsteigen nicht sonderlich einziehen. Herkömmliche Regenrinnen hat der Vectra nicht – nur unter den Türstegen verborgene Gummiprofile. Aber nicht zuletzt deswegen darf er sich eines besonders guten c_W-Werts rühmen: 0,29.

Wer einen Dachgepäckträger anbringen will, kann das trotzdem tun. Denn hinter den Gummiwülsten sitzen Gewindebohrungen, in denen sich ein Träger befestigen läßt. Es muß allerdings ein spezielles Exemplar sein.

Die Vectra-Sitze haben allesamt eine ausgezeichnete Paßform, angenehm straff mit gutem Seitenhalt. Nur die Kurbel, mit der man den Fahrersitz hoch- und herunterfahren kann, ist ein arg umständliches Werkzeug.

Die Platzverhältnisse sind vorn gut, hinten ausreichend. Sitzt man hinten ganz aufrecht, hat man auch genug Kniefreiheit. Versucht man, sich bequem hinzuräkeln, wird es allerdings eng vor der Kniescheibe. Auch der Kopfraum ist nicht gerade üppig. Die Kante der Heckscheibe liegt in bedrohlicher Nähe des Hinterkopfes. Mit einem Wort: Hinten paßt der Vectra wie gutsitzende Jeans, ist aber von der Bequemlichkeit einer Bundfaltenhose meilenweit entfernt.

Hier läßt sich ein Dachträger befestigen. Die Gewindebohrung sitzt unter der Gummilippe an der Dachkante.

Dabei haben die Opel-Macher an fast alles gedacht: an bequeme Armlehnen und an Platz für die Fußspitzen auch hinten.

Trotz mannigfaltiger Verwendung von Plastik herrscht im Innenraum des Vectra keine Billig-Atmosphäre. Die Tür-Innenseiten sind mit Stoffen versehen, der Boden und die Sitze (im GLS) mit Velours bespannt. Armlehnen, Ablagefächer und Türgriffe haben keine harten Ecken und Kanten und sind auch optisch gefällig geformt. Die Kopfstützen sind große, nicht zu harte Rahmenstützen, die auch Durchblick gewähren.

Die Bedienelemente blieben von avantgardistischen Tendenzen weitgehend verschont. An der Übersichtlichkeit war schon im Ascona wenig zu bemängeln. Im Vectra wirkt aber alles frischer und moderner. □

DIE OPEL-VECTRA-REIHE IM VERGLEICH

Modell		1.6i	1.6 EN	1.8 EN	2.0i	1.8 EN 4x4	2.0i 4x4	1.7 D
Hubraum effektiv	cm^3	1598	1598	1796	1998	1796	1998	1700
Bohrung/Hub	mm	79/81,5	79/81,5	84,8/79,5	86/86	84,8/79,5	86/86	82,5/79,5
Verdichtung		9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	23
Leistung	kW/PS	55/75	55/75	65/88	85/115	65/88	85/115	42/57
	bei 1/min	5200	5200	5400	5200	5400	5200	4600
Maximales Drehmoment	Nm	125	127	143	170	143	170	105
	bei 1/min	2600	2600	3000	2600	3000	2600	2400–2600
Seriengetriebe		5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Übersetzungen	1. Gang	3,55	3,55	3,55	3,55	3,55	3,55	3,55
	2. Gang	1,96	1,96	1,95	1,95	2,16	2,16	1,96
	3. Gang	1,30	1,30	1,28	1,28	1,48	1,48	1,30
	4. Gang	0,89	0,89	0,89	0,89	1,13	1,13	0,89
	5. Gang	0,71	0,71	0,71	0,71	0,89	0,89	0,71
Achsübertragung		4,18	4,18	3,72	3,55	3,94	3,72	3,94
Getriebe gegen Aufpreis		○	○	○	Automatik	○	○	○
Spitze[1]	km/h	176	176	182	198 (193)	173	192	152
Beschleunigung[1] 0–100 km/h	s	14,0	14,0	12,5	10,5 (12,0)	14,5	11,0	20,0
DIN-Verbrauchswerte								
Kraftstoffe		BN oder BS	BN oder BS	BN oder BS	BN oder BS	BN oder BS	BN oder BS	Diesel
Getriebe		5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-G/Autom.	5-Gang	5-Gang	5-Gang
bei 90 km/h	L/100 km	5,2	5,1	5,3	5,6/ 6,0	7,0	7,2	4,4
bei 120 km/h	L/100 km	6,8	6,6	6,8	7,1/ 7,5	8,4	8,6	6,0
Stadtzyklus	L/100 km	8,9	9,2	9,6	10,3/10,8	12,1	11,9	6,7

[1] = laut Werksangaben, in Klammern Automatik-Werte – ○ = nicht lieferbar – Kraftstoffe: BN = Bleifrei-Normal, BS = Bleifrei-Super – Stand: 12. Dezember 1988. EN = Diese Motoren erfüllen die Euro-Norm ohne Katalysator; alle anderen Motoren schadstoffarm nach US-Norm.

ANZEIGE

Die Entscheidungen in der oberen Klasse werden schwieriger.

Aud

Audi V8. Deutsche Konstrukteure haben die Entwicklung des Automobils von Anfang an entscheidend vorangetrieben. Der Audi V8 ist das neueste Beispiel für diese Innovativkraft. Ein neu konstruiertes Hochleistungs-V8-Triebwerk mit 32 Ventilen entwickelt die Kraft von 184 kW (250 PS). Der hochperfektionierte quattro-Antrieb – er ist einmalig in dieser Klasse – bringt diese Kraft ungewöhnlich sicher auf die Straße. Eine elektronisch gesteuerte 4-Gang-Automatik läßt die Wahl zwischen sparsamer, sportlicher und manueller Schaltung.

Dazu kommen die beruhigenden Vorzüge eines Sicherheitssystems, das ebenfalls neu in dieser Klasse ist: procon-ten. Für Sicherheit sorgt auch ein neuartiges Bremssystem: Innenumfaßte Scheibenbremsen vorn geben mehr Kraft beim Bremsen. ABS ist selbstverständlich. Auch serienmäßig: die vollverzinkte Karosserie mit der 10-Jahre-Gewährleistung gegen Durchrostung. Die Konsequenz: Die Entscheidungen in der oberen Klasse werden schwieriger. Oder werden sie leichter?

Motor: 3,6-Liter-V8-Zylinder, Einspritzer mit 32 Ventilen, 184 kW (250 PS). Motronic, Klopfregelung und automatische Schubabschaltung. 2 Drei-Wege-Katalysatoren mit Lambda-Regelung. 4-Gang-Automatikgetriebe mit drei Wahlstufen. quattro-Antrieb mit Lamellensperre und Torsen-Hinterachsdifferential. 215/60 ZR 15-Breitreifen auf 7½Jx 15-Leichtmetallrädern. Innenumfaßte Scheibenbremsen vorn, Anti-Blockier-System (ABS).
Ausstattung: Ledersitzbezüge, Wurzelholz-Innenverkleidung, Bordcomputer, Auto-Check-System, Klimaanlage, Stereo-Audio-Anlage, Audi Sicherheitssystem procon-ten.
Karosserie: vollverzinkt. 10 Jahre Gewährleistung gegen Karosserie-Durchrostung sowie weitere Gewährleistungen bis hin zur Mobilitätsgarantie. Auch über V.A.G Leasing, Finanzierung und Versicherung informiert Sie Ihr Audi Partner.

Audi
Vorsprung durch Technik

* 45445 #

SPEZIAL **TEST**

LESER-PRÜFUNG

- *Test auf dem Opel-Prüffeld Dudenhofen*
- *Vom 1.7 D bis zum 2.0i CD*
- *Stufenheck oder Schrägheck?*

Für die Entwicklung des Vectra haben die Rüsselsheimer Autobauer auf Computerunterstützung gesetzt, denn laut Opel-Werbung sind die Straßen im Computer härter als im Leben.

Ob für den Ascona-Nachfolger die Pisten im Rechner anspruchsvoll genug waren, konnten sechs mot-Leser auf der Opel-Teststrecke bei Dudenhofen selbst erfahren.

Das Prüffeld, gespickt mit Hochgeschwindigkeitsoval, mit Berg- und Rüttelstrecken, deckte Stärken und Schwächen des Opel-Neulings schonungslos auf. Es gab viel Lob für den Vectra, aber auch einige kritische Bemerkungen.

In einem Punkt waren sich jedoch alle einig: Der Vectra ist ein sehr gut gelungenes Auto – durchaus eine beachtenswerte Alternative zu ihrem jetzigen Fahrzeug. Lesen Sie, wie die mot-Leser die einzelnen Motorvarianten beurteilen, welche Ausstattung ihnen besonders gefiel und was sie bemängelten.

Hans-Werner Klink, 27, 7264 Bad Teinach-Zavelstein, Opel Kadett, Kfz-Meister

Der Kfz-Meister kennt die Autos aus Rüsselsheim ganz genau, schließlich hat er früher bei Opel gelernt. Beim neuen Vectra gefällt ihm vor allem das Fahrwerk: „Ich habe den Vectra hier in Dudenhofen bei allen möglichen und unmöglichen Straßenverhältnissen geprüft. Das Fahrverhalten hat mich restlos überzeugt. Gerade auch im Vergleich zum Ascona zeigt sich hier der Fortschritt deutlich." Der Stufenheck-Vectra gefällt ihm als Fahrer eines Kadett mit Fließheck besser. Bei der Wahl des Motors würde er aber dem stärkeren Zweiliter den Vorzug geben.

Vom Innenraum ist der Opel-Kenner ebenfalls beeindruckt: „Auch bei meiner Größe von 1,80 Meter bietet der Vectra auf der Rücksitzbank genügend Kniefreiheit, und auch die Kopffreiheit ist ausreichend." Bei der Instrumentierung findet sich der Kadett-Fahrer im neuen Opel auf Anhieb zurecht. Auch die gute Verarbeitung fällt auf: „Während beim Kadett und Corsa das Armaturenbrett oft Knistergeräusche produziert, vermittelt der Vectra hier einen besonders soliden Eindruck." Nur Lob? Nach längerem Überlegen findet sich ein Kritikpunkt: „Die Windgeräusche könnten bei hoher Geschwindigkeit etwas geringer sein." Trotzdem fällt das Fazit eindeutig positiv aus: „Die Opel-Ingenieure können auf ihr neues Produkt stolz sein. Der Vectra ist ein echter Schritt nach vorn."

Dieter Krätzig, 32,
3160 Lehrte 4,
Honda Accord EX 2.0,
Betriebswirt

Fahrer Krätzig hat gleich eine kritische Bemerkung zum Motorenangebot des Vectra: „An und für sich ist das Motorenspektrum ausreichend. Aber für Leute, die sich für den goldenen Mittelweg, also die 1,8 Liter-Version, entscheiden wollen, bietet Opel keinen Motor mit geregeltem Katalysator an. Das finde ich schlecht. Für mich wäre auf jeden Fall nur die Zweiliter-Motorisierung interessant, die bietet genügend Leistung."

Was dem Betriebswirt besonders auffällt: „Der Vectra-Käufer erhält schon in der GL-Version – also der Grundausstattung – ein Auto mit Serien-Extras wie Fünfganggetriebe, geteilt klappbaren Rücksitzlehnen und zwei einstellbaren Außenspiegeln. Das ist ja bei deutschen Automobilherstellern keineswegs die Regel. Der Vectra wirkt sehr wohnlich, bietet allerdings nur auf den Vordersitzen genügend Platz."

Auf den Rücksitzen ist es seiner Meinung nach zu eng. „Mit meinen 1,90 Metern habe ich hinten zu wenig Beinfreiheit und stoße mit dem Kopf am Dach an."

Für den Honda-Fahrer ist die Servolenkung dringend notwendig – sie müßte allerdings schon in der GL-Ausstattung serienmäßig sein, „denn ohne Servolenkung wirkt der Vectra unhandlich". Mit der Fahrwerksabstimmung des Opel Vectra ist Krätzig rundum zufrieden: „Sie bietet einen guten Kompromiß zwischen sportlichem und komfortablem Fahren."

Max Stöhr, 42,
7947 Mengen-Ennetach,
Opel Omega,
Schaltelektriker

Der Omega-Fahrer favorisiert zwar den Heckantrieb, trotzdem jedoch ist für ihn der Vectra eine Alternative: „Für mich würde aber nur der 2.0i-Motor in Frage kommen, denn er bietet das beste Preis/Leistungs-Verhältnis. Obwohl man kaum Antriebseinflüsse in der Lenkung spürt, würde ich die Allradversion vorziehen. In jedem Fall würde ich den Vectra mit Servolenkung kaufen, denn ohne diese Unterstützung sind die

Sechs mot-Leser, durch das Los ermittelt, nahmen sich die Vectra-Flotte vor und prüften sie auf Herz und Nieren. Ort des Geschehens: die Marterpisten des Opel-Testgeländes Dudenhofen.

Lenkkräfte viel zu hoch." Besonderen Zuspruch fanden das Armaturenbrett, die Bedienelemente und das Platzangebot: „Alle Hebel und Schalter liegen griffgünstig, es gibt keine Umstellungsprobleme, die Sitzposition ist gut, und die Verstellmöglichkeiten sind ausreichend. Allerdings könnten die Sitze etwas mehr Seitenhalt bieten."

Überrascht ist der langjährige Opel-Fahrer vom günstigen Preis des neuen Vectra: „Wenn ich den 2.0i mit der 115 PS-Maschine und mit einem gleich stark motorisierten VW Passat vergleiche, ist der Vectra doch um einiges billiger."

Ingo Koslowski, 54, 5952 Attendorn, Ford Sierra, Wassermeister

Koslowski ist langjähriger mot-Leser, nahezu alle Hefte seit Mitte der 50er Jahre stapeln sich in seinem Keller. Ihm gefällt der 2.0i-Motor am besten. „Dabei ist die hohe Endgeschwindigkeit nicht so wichtig, aber der Durchzug spricht eindeutig für den Zweilitermotor. Der 1.6i und der Diesel sind mir zu schwach, beim 1.8i fehlt der Kat. Obwohl bereits die GL-Ausstattung des Vectra besser ist als bei meinem Sierra, würde ich die GLS- oder CD-Variante wählen. ABS und Servolenkung gehören natürlich dazu, ohne Servolenkung sind die Lenkkräfte zu groß."

Der Vectra gefällt ihm sowohl von der Form her als auch bei der Gestaltung des Innenraums. „Die verwendeten Materialien hinterlassen einen gefälligen Eindruck, selbst der einfache GL wirkt innen schon recht wohnlich." Auch Sitze und Platzverhältnisse finden Zuspruch. Besonderes Lob bekommt der große Kofferraum mit den umklappbaren Rücksitzen.

Lob auch für das Fahrverhalten: „Der frontgetriebene Opel liegt besser als mein Sierra. Auch beim Fahrkomfort hat mich der Vectra überzeugt. Seine Federung ist zwar ziemlich straff, spricht aber gut an und filtert Unebenheiten souverän weg."

Hermann Behrndt, 51, 7034 Magstadt, Audi 80 1.9 E, Verwaltungsangestellter

Neuling Vectra ist für den Audi 80-Fahrer eine bemerkenswerte Alternative. „Mit dem Zweilitermotor ist der Opel besser abgestimmt als mein Audi. Der 2.0i ist für mich die beste Synthese zwischen Leistung und Preis. Gerade hier, im Preis/Leistungsverhältnis, ist der neue Opel sehr gut, nicht zuletzt dank der Serien-Ausstattung." Bedauert wird der fehlende Kat-Motor mit 1,8 Liter, hier gibt es für

Radial T/A M+S bis 180 km/h Straßenreifen	P-225/70 SR 14 P-235/70 SR 14 P-255/70 SR 15 P-245/60 SR 15 P-255/60 SR 15 P-275/60 SR 15 P-295/50 SR 15
Euro-Radial T/A bis 210 km/h Straßenreifen	225/70 HR 15 255/60 HR 15 275/60 HR 15 P-295/50 HR 15
Radial All-Terrain T/A	27- 8.50 R 14 LT C 215/75 R 15 LT C 235/75 R 15 LT C 30- 9.50 R 15 LT C 31-10.50 R 15 LT C 32-11.50 R 15 LT C 33-12.50 R 15 LT C 35-12.50 R 15 LT C L 60 – 15 10 R 15 6PR 225/75 R 16 LT C 235/85 R 16 LT C 255/85 R 16 LT C 31-10.50 R 16.5 LT C 33-12.50 R 16.5 LT C
Radial Mud-Terrain T/A	175/75 R 13 C XL 27- 8.50 R 14 LT C 215/75 R 15 LT C 235/75 R 15 LT C 30- 9.50 R 15 LT C 31-10.50 R 15 LT C 32-11.50 R 15 LT C 33-12.50 R 15 LT C 35-12.50 R 15 LT C 255/85 R 16 LT C 31-10.50 R 16.5 LT C 33-12.50 R 16.5 LT C 35-12.50 R 16.5 LT C
Radial Sport Truck T/A	235/75 R 15 LT C 31-10.50 R 15 LT C 33-12.50 R 15 LT C 255/85 R 16 LT C 31-10.50 R 16.5 LT C 33-12.50 R 16.5 LT C
Lifesaver Weißwand (180 km/h)	P-195/75 R 15 P-205/75 R 15 P-215/75 R 15 P-225/75 R 15 P-235/75 R 15 P-235/75 R 15 XL
Trailmaker M+S Weißwand (160 km/h)	P-205/75 R 15 P-215/75 R 15 P-225/75 R 15 P-235/75 R 15

die Opel-Techniker eine Rüge: „Den 1,8 Liter-Motor braucht man erst gar nicht in die engere Wahl zu ziehen. Ohne Kat kann er keine Alternative sein." Der 1.6i und der neue Diesel sind dem Verwaltungsfachmann zu schwach.

Das Fahrwerk findet uneingeschränkte Zustimmung: „Der Vectra bietet guten Federungskomfort und sichere Fahreigenschaften. Die Servolenkung ist ausgezeichnet, vor allem um die Mittellage spricht sie sehr präzise an." Auch für die exakte Schaltung findet der Audi-Fahrer Lob, lediglich die langen Schaltwege erscheinen ihm nicht optimal.

Zur Verarbeitung hat er nur Gutes zu melden: „Auch auf den extremen Prüffeld-Strecken wirkt die Karosserie steif und solide." Das Stufenheckmodell findet mehr Zuspruch als das Fließheckmodell: „Durch die Umklappmöglichkeiten bietet auch das Stufenheckmodell eine optimale Ausnutzung des zudem noch recht großen Gepäckraums. Obwohl ich früher einen R 16 hatte, sagt mir in dieser Fahrzeugklasse ein Stufenheck eher zu." Lob gibt es für die straffen Sitze mit guter Seitenführung: „Hier ist Opel jetzt endlich auf dem Niveau von Audi. Nicht ganz gelungen erscheint mir aber die Lehnenverstellung auf der äußeren Seite, man klemmt sich beim Bedienen leicht den Arm ein." Kritisches ist am Opel Vectra sonst offensichtlich kaum zu finden. Für den Audi 80-Fahrer gibt es höchstens noch eine Kleinigkeit am Armaturenbrett auszusetzen: „Es ist etwas verschachtelt, aus dem Material hätte man wohl mehr machen können."

Dr. Immo Quandt, 41, 8622 Burgkunstadt, Ascona C 1.6 S, Arzt

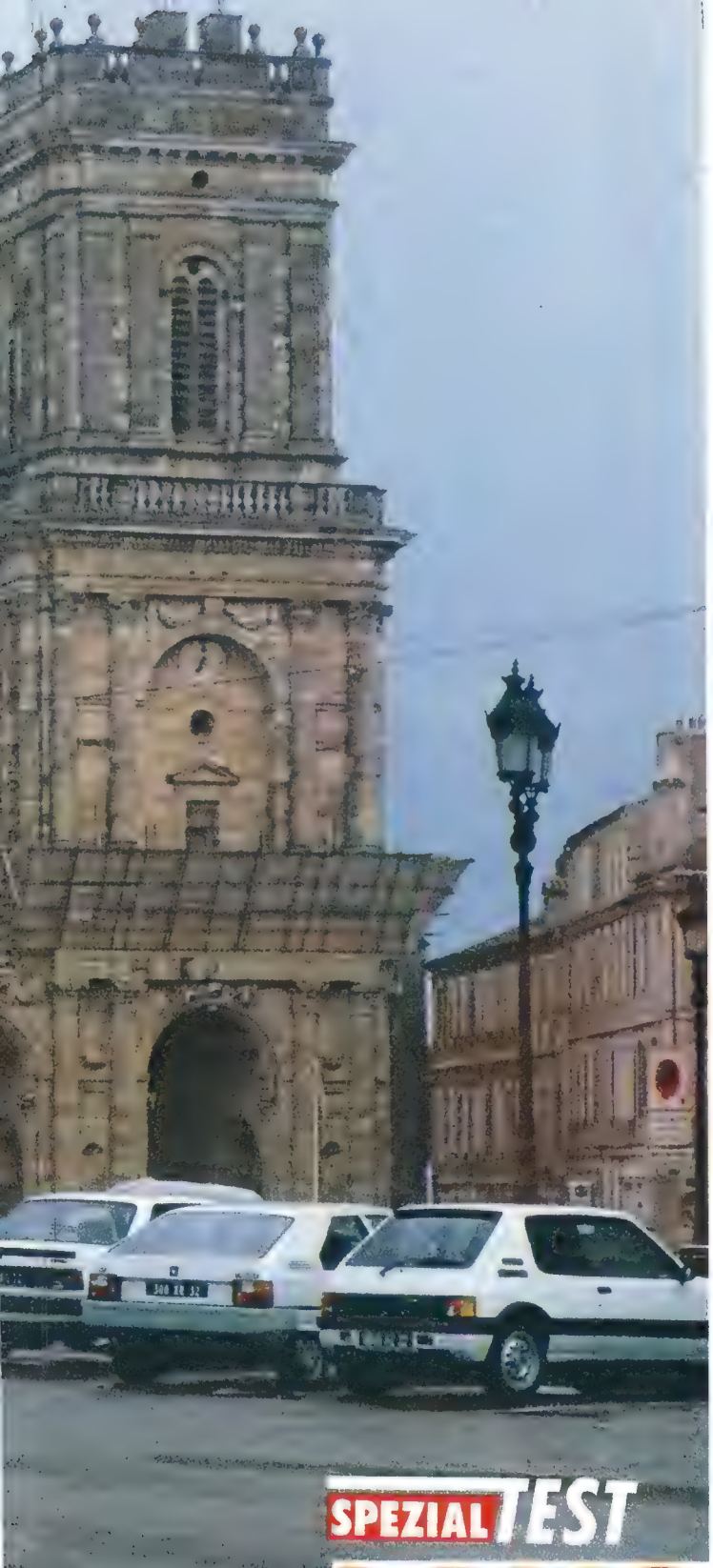
Die Würfel sind für den (noch) Ascona-Fahrer gefallen: „Der Vectra hat mir auf Anhieb imponiert, ich habe ihn schon in der 2.0i CD-Version bestellt. Denn nach sieben Jahren Ascona war das die einzig logische Konsequenz. Bei der Fahrwerksabstimmung hat Opel genau die richtige Wahl getroffen. Trotz einer sportlich straffen Abstimmung ist der Vectra sehr komfortabel. Im Innenraum fühlte ich mich auf Anhieb wohl. Die verwendeten Materialien hinterlassen einen ausgesprochen guten Eindruck. Die Sitze sind straff gepolstert und bieten guten Seitenhalt – alles am richtigen Platz, wie ich es mir vorstelle."

Auch was das Preis/Leistungs-Verhältnis des neuen Vectra betrifft, gibt es Lob. „Beim Vectra GLS sind alle wichtigen Ausstattungsdetails schon im Preis enthalten; bei der CD-Variante, die ich mir bestellt habe, ist sogar das ABS serienmäßig. Mir ist es sowieso lieber, wenn ich, wie bei deutschen Automobilen üblich, unter mehreren Ausstattungsvarianten wählen kann und nicht, wie bei den Japanern, nur eine Komplettausstattung angeboten bekomme. Denn ich möchte mir mein Auto gerne selbst zusammenstellen."

Das Fazit des mot-Lesers: „Nach sieben Jahren Ascona kann ich sagen: Der Vectra ist in allen Punkten besser." □

Fotos: Richter

Syndicat d'initiative
Commissariat
Préfecture
OPTICIEN
VERRE
CONTACT
GG SV 356



Stationen der Langstreckenprüfung: Die südfranzösische Stadt Auch, die Rennstrecke Paul Armagnac

Die Pressemappe, die Opel zur Präsentation des Vectra verabreichte, ist zwar so schwer, daß man damit einen Ochsen fällen könnte, es steht aber auch ungeheuer viel drin. Doch um alles über den neuen Vectra zu erfahren, muß man ihn fahren, fahren und nochmals fahren.

Das trifft natürlich auch auf jedes andere Auto zu. Genauso wie die Tatsache, daß es sich dabei nicht nur um Fahren im normalen Alltagsbetrieb handeln sollte, sondern auch in bewußt herbeigeführten Streßsituationen. Als da wären: Fahren im Grenzbereich, was natürlich eine abgesperrte Strecke, möglichst eine Rennstrecke, voraussetzt, und Fahren auf Marathon-Touren.

Die Marathon-Tour des Vectra sah folgendermaßen aus: Tester und Fotograf trafen sich morgens um sieben, wenn die Welt noch in Ordnung ist, und düsten 13 Stunden lang, unterbrochen lediglich von drei Tankpausen, diversen Fahrerwechseln und sonst nichts, nach Südwesten. Nach 13 Stunden, abends 20 Uhr, hatten sie knapp 1400 km zurückgelegt und ein verlassenes Nest in der südfranzösischen Gascogne erreicht. Das Nest heißt Nogaro und hat

- *Bewährung über 5 000 Kilometer*
- *Im Grenzbereich auf dem Circuit Paul Armagnac*
- *Große Testanalyse*

SPEZIAL TEST

LANGSTRECKEN-PRÜFUNG

den besonderen Vorzug, eine eigene Rennstrecke zu besitzen, den Circuit Paul Armagnac: 3,1 km lang, gespickt mit kurzen Geraden, engen und weiten Kurven und meistens ohne Rennveranstaltung.

Seitdem Tester und Lichtbildner die gastliche Stätte am Nachmittag des nächsten Tages wieder in Richtung Heimat verließen, wissen sie über den Vectra eine ganze Menge mehr als vorher und vor allem mehr, als die gewichtige Pressemappe verrät.

Zum Beispiel, daß er sehr gute, langstreckentaugliche Sitze hat, die diese Tour nicht zur Tortur werden ließen. Den Körper an den wichtigen Stellen ordentlich abstützend, mit ausreichender Oberschenkelauflage, nicht zuwenig, um die Beine nicht haltlos baumeln zu lassen, und nicht zuviel, um in den Kniekehlen keinen Blutstau zu verursachen. Sie wissen auch, daß der Vectra zwar straff gefedert und gedämpft, aber noch lange nicht so hart ist, daß man sich darin unwohl fühlen würde. Daß er gut geradeaus läuft und über eine gefühlvolle, nicht zu leichte und nicht zu schwergängige Servolenkung verfügt, die „gesunde" Rückstellkräfte besitzt und den Fahrer über den Schräglaufwinkel der Vorderräder nicht im unklaren läßt, wissen die beiden Fahrer natürlich auch.

Sie bemerkten aber ebenso, daß der Vectra nicht gerade ein besonders leises Auto ist, obwohl die vorher im Hokkenheimer Motodrom ermittelten Innengeräusch-Meßwerte recht gut ausfielen. Offenbar ist er es deswegen nicht, weil die Opel-Techniker seinen Motor sehr stramm aufgehängt haben, die Gummilager zwischen Motor und Karosserie also klein und straff hielten. Das hat den Vorteil, daß beim Gasgeben und -wegnehmen nichts ruckt und schüttelt, daß der Motor sehr spontan auf Gaspedalbewegungen reagiert und sich nicht erst dreht und windet, bevor er loslegt. Es hat aber den Nachteil, daß sich die Motorgeräusche leichter auf die Karosserie übertragen als mit Riesen-Gummilagern dazwischen.

Bei langsamer Fahrt macht sich dieser Nachteil am meisten bemerkbar. Im Leerlauf kommt es sogar zu leichten Vibrationsgeräuschen an der Karosserie. Mit höherem Tempo hingegen scheint der Vectra immer leiser zu werden. Und bald überdeckt das gleichmäßige Rauschen der Reifen und des Fahrtwindes die Motorgeräusche. Beim Testwagen rauschte der Wind allerdings nicht ganz so gleichmäßig. Denn die Fahrertür war nicht einwandfrei eingepaßt, somit war es links lauter als rechts.

Mit 600 Liter Fassungsvermögen (nach mot-Messung) ist der Gepäckraum des Vectra fast so groß wie der des Opel Senator. Das wenige Gepäck der beiden Fahrer fand darin kaum einen Halt. Doch als Tresor taugt der Gepäckraum nicht mehr als der Passagierraum, über dessen einbruchfeste Zentralverriegelung wir schon berichtet haben. Denn auch beim Stufenheck-Vectra ist die Rückbank in zwei ungleich großen Teilen vorklappbar. Das Umklappen geht kinderleicht – allerdings auch für einen Autoknacker. Ist er erst einmal durch ein eingeschlagenes Fenster in den Innenraum gelangt, hat er auch Zugriff zum Gepäckraum. Toyota zum Beispiel hat aus diesem Grund der umklappbaren Bank kleine Sperrhebel spendiert, die man nur vom Gepäckraum aus lösen kann. Wer hier vom Innenraum aus an den Gepäckraum will, muß erst einmal die Hutablage zerstören.

Die Armaturen und Bedienelemente des Vectra sind so logisch, klar und übersichtlich angelegt, daß jeder sofort damit zurechtkommt. Einziger Kritikpunkt: Die Funktionsleuchten für die Heckscheibenheizung und die Nebelschlußleuchte glimmen zu schwach – bei Tageslicht erkennt man kaum, ob die Schalter gedrückt sind oder nicht. Ablagen gibt es reichlich – ein geschlossenes und ein offenes Handschuhfach, große Türfächer und kleine Fächer in der Mittelkonsole.

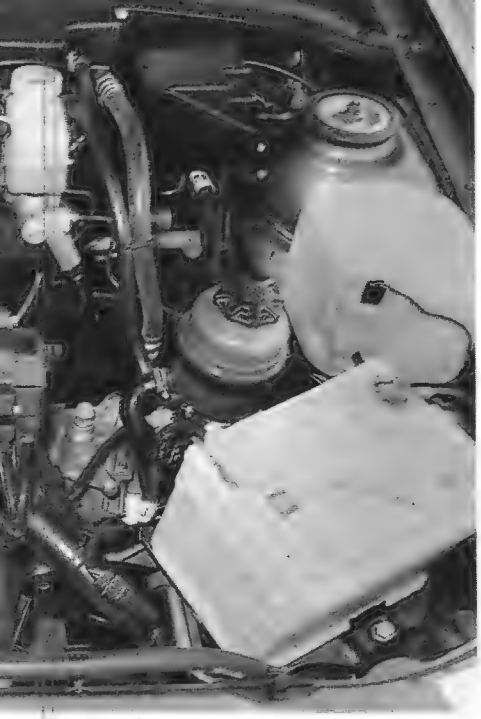
Die Schaltung arbeitet so, wie man es sich wünscht: leichtgängig und in exakt de-

PRO

- Niedriger Verbrauch
- Gute Fahrleistungen
- Sichere Straßenlage
- Im Konkurrenzvergleich günstiger Anschaffungspreis
- Servolenkung und Zentralverriegelung serienmäßig
- Großer Gepäckraum

KONTRA

- Motorgeräusch laut
- Relativ enger Rücksitzraum
- 1. Gang zu lang übersetzt, Ruckeln bei Schrittempo
- Testwagen mit Windgeräuschen an der Fahrertür



Der Zweilitermotor ist mit einem Dreiweg-Kat gekoppelt, für Zündung und Einspritzung sorgt eine Bosch-Motronic. Per Stecker im Motorraum kann man von Super- auf Normalkraftstoff umschalten.

Straßenreifen gehören eigentlich nicht auf Rennstrecken, denn für die dort auftretenden Belastungen wurden sie nicht ausgelegt. Wenn die Strecke vorwiegend aus Rechtskurven besteht, kann der linke Vorderreifen bald so wie dieser hier aussehen.

ERSATZTEILPREISE FÜR DEN OPEL VECTRA GLS 2.0i

Motor komplett (ohne Lichtmaschine)	6 270 DM
Motor Austausch	nicht lieferbar
Schaltgetriebe neu	3 138 DM
Schaltgetriebe Austausch	nicht lieferbar
Stoßdämpfer vorn (Patrone)	123 DM
Stoßdämpfer hinten	72 DM
Frontscheibe, getönt	276 DM
Kotflügel vorn	177 DM
Seitenteil hinten	222 DM
Tür vorn	376 DM
Tür hinten	367 DM
Stoßfläche vorn	154 DM
Stoßfläche hinten	160 DM
Scheinwerfer komplett	179 DM
Bremsscheibe vorn (belüftet)	241 DM
Bremsscheibe hinten	178 DM
Bremsbeläge vorn	143 DM
Bremsbeläge hinten	86 DM
Auspuffanlage komplett	502 DM
Katalysator	707 DM
Wischerblatt (Paar)	32 DM
Ölfilter	6 DM
Luftfiltereinsatz	20 DM
Wasserpumpe	94 DM
Benzinpumpe	220 DM
Kühler	314 DM
Radlager und Radnabe	165 DM
Kupplung kompl. mit Ausrücklager, Kupplungsscheibe, Druckplatte, Ausrückhebel und -lager	390 DM

Alle Preise einschließlich Mehrwertsteuer, auf volle DM auf- oder abgerundet

finierten Gassen. Der Rückwärtsgang ist durch die Opel-typische Sperrklinke gesichert. Der Handbremshebel läßt sich aber zu weit nach oben ziehen. Ein kürzerer Weg gäbe mehr Gewißheit, ob das Auto auch richtig festgehalten wird.

Der fünfte Gang ist als Spargang übersetzt. Das bedeutet, daß man die Spitze (197,8 km/h) sowohl im vierten als auch im fünften Gang erreicht. Dennoch wirkt der Fünfte nicht wie ein schlaffer Schongang. Die flache Drehmomentkurve des 85 kW (115 PS) starken Zweilitermotors, der sein maximales Drehmoment von 170 Nm bereits bei 2600/min abgibt, erlaubt seine Nutzung in nahezu jedem Fahrzustand.

Abgesehen davon, daß der 1. Gang zu lang übersetzt wurde und somit für Schritttempo total ungeeignet ist, läßt sich somit von einem gut abgestimmten Getriebe sprechen, das sowohl sportliche als auch sparsame Fahrweise erlaubt. Tempo 140 km/h auf der Autobahn kostet nicht mehr als 7,7 Liter/100 km. Und selbst eilige Reisen mit häufigen Schalt- und Beschleunigungsvorgängen lassen den Verbrauch nicht über 10,8 Liter anwachsen. Der

DER OPEL VECTRA 2.0i GLS UND SEINE KONKURRENTEN

Modell		Opel Vectra 2.0i GLS	Mazda 626 GLX 2.2i	Mitsubishi Galant 2000 GLSi	VW Passat 1.8 GL	Audi 80 2.0 E	BMW 318i	Mercedes 190 E	Ford Sierra 2.0i GL	Toyota Carina II 1.6 GLi
Hubraum effektiv	cm^3	1998	2169	1997	1781	1984	1795	1997	1993	1587
Leistung	kW/PS	85/115	85/115	80/109	79/107	83/113	83/113	87/118	74/100	75/102
	bei 1/min	5200	5000	5500	5400	5300	5500	5100	5100	5800
Maximales Drehmoment	Nm	170	178	159	154	170	162	172	148	142
	bei 1/min	2600	3000	4500	3800	3250	4250	3500	4000	3000
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,7	10,6	11,4	13,0	11,0[1]	11,0	11,6	12,3	11,9
Spitze	km/h	197,8	193,0	186,0	196,0	196,0[1]	190,0	189,0	185,0	184,0
DIN-Verbrauch (Drittelmix)	L/100 km	7,7 (BS)	8,5 (BN)	8,1 (BS)	7,8 (BS)	7,5 (BS)	9,8 (BN)	8,3 (BS)	8,5 (BN)	6,3 (BS)
Testverbrauch	L/100 km	8,9 (BS)	10,1 (BN)	11,0 (BS)	10,3 (BS)	–	10,2 (BN)	10,5 (BS)	10,0 (BN)	8,7 (BS)
Preis	DM	27 450	27 000	28 400	30 970	30 440	30 100	37 107	27 480	25 260

[1] Werksangabe – Kraftstoffe: BN = Bleifrei-Normal, BS = Bleifrei-Super – Stand: 12. Dezember 1988.

Kat-Motor ist auf unverbleites Eurosuper abgestimmt. Steht nur Normalbenzin zur Verfügung, muß ein Stecker im Motorraum gewendet werden.

Wer die besonderen Vorzüge des Vectra aufzählt, darf auch seine Heizung und Lüftung nicht vergessen. Die Luftverteilungshebel geben keine Rätsel auf. Die großen Eintrittsdüsen haben sehr viel Durchsatz und lassen sich auch mit einer Mischung aus Heiz- und Frischluft beschikken. Beim GLS- und CD-Modell gibt es einen besonderen Kanal, der den Fußraum im Fond bedient.

Nicht so viel Gutes läßt sich über die Scheibenwischer sagen. Sie klopfen etwas, rubbeln leicht, und die beiden Spritzdüsen der Scheibenwaschanlage sprühen jeweils nur aus einem Loch.

TESTANALYSE SIEHE SEITE 40/41

Zu den Vorzügen des Vectra zählen aber zweifellos seine Fahrleistungen. Nicht nur, daß er dank strömungsgünstiger Karosserie recht schnell ist, auch sein Beschleunigungsvermögen ist ganz beachtlich. In nur 9,7 Sekunden (Werksangabe 10,5) sprintete der mot-Testwagen auf die 100 km/h-Marke.

Auch mit der Art, wie er Kurven umrundet, sammelt der Vectra fleißig Pluspunkte. Schnelle Ecken nimmt er leicht untersteuernd, ohne mit den Vorderrädern übermäßig nach außen zu drängen. Gaswegnehmen in der Kurve quittiert er nicht etwa mit einem Hineindrehen, sondern nur mit einem Wechsel von der Untersteuer- in die Neutralphase. Das Heck bringt der Vectra selbst bei gröbsten Fahrfehlern nicht ins Spiel. Der Testwagen wog 1117 kg. Mit 673 kg drückte die Vorder-, mit 443 kg die Hinterachse auf die Straße. Das ist nicht gerade eine ausgewogene Gewichtsverteilung. Trotzdem mangelte es den Vorderrädern stark an Traktion, was vor allem beim Anfahren auf Nässe nicht verborgen blieb: Ein zu unvorsichtiger Tritt aufs Gaspedal, und die Pneus drehten haltlos durch.

Das kann aber eine gute Note in der Disziplin Straßenlage nicht verhindern. Und auch insgesamt verdient der neue Opel eine positive Beurteilung. Er ist gut ausgestattet und mit einem Gesamtpreis von 27 450 Mark als preisgünstig zu bezeichnen. Damit ist er weit billiger als leistungsgleiche deutsche Mitbewerber. Passat und Audi 80 zum Beispiel kosten gut 3 000 Mark mehr. Aber nicht nur deswegen ist dem neuen Vectra eine erfolgreiche Karriere zuzutrauen. Er ist sparsam, einigermaßen geräumig, hat viel Platz fürs Gepäck, und es macht Spaß, ihn zu fahren. Wenn's denn sein muß, auch einmal 1400 Kilometer an nur einem Tag. □

Fotos: Binder

FAZIT *Der Vectra füllt den Platz, den sein Vorgänger Ascona innehatte, gut aus. Er ist zuverlässig, gut verarbeitet und sparsam. Aber er brilliert auch mit hervorragenden Fahreigenschaften und einem großen Gepäckraum. Er ist konstruktiv hochwertig, ansehnlich und preiswert, aber durchaus kein Billigprodukt. Eine der erfolgversprechendsten Neuerscheinungen des Jahres 1988.*

Texaco Winter Diesel. Mit –22°C Garantie. Denn der Winter kommt über Nacht.

TEXACO

–22°C Garantie

Texaco Diesel Spezial

Der Winter kommt häufig über Nacht. Trotzdem muß Ihr Diesel morgens gut anspringen und sicher laufen. Damit Sie auch bei klirrendem Frost Ihren Diesel beruhigt fahren können, geben wir Ihnen eine –22°C Garantie für PKW. So haben Sie die Sicherheit, daß Kraftstoffleitung und -filter nicht verstopfen. Holen Sie sich Ihre –22°C Garantiekarte an Ihrer Texaco Station. Texaco Diesel Spezial:
Bevor Sie bitterkalte Überraschungen erleben.

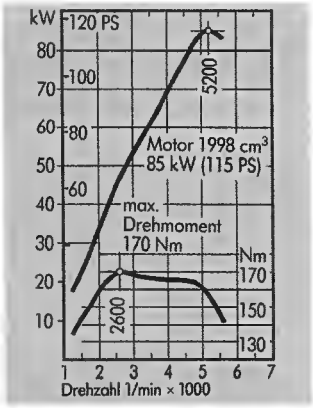
Mach Station bei Texaco.
Bei Deutschlands zweitgrößtem Service-Netz.

OPEL VECTRA 2.0i GLS:

Daten und Meßwerte	Beurteilung

MOTOR UND LEISTUNG

MOTOR



85 kW (115 PS) bei 5200/min, 170 Nm bei 2600/min, Verdichtung 9,2 (Bleifrei-Normal). Bohrung/Hub 86/86 mm. Hubraum Steuerformel 1984 cm³, effektiv 1998 cm³. Vierzylinder-Reihenmotor quer vor der Vorderachse, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Kühlsysteminhalt 7,2 Liter, Motorölinhalt 4,0 Liter, Einspritzung und Zündung durch Bosch-Motronic ML 4.1, 61 Liter-Tank unter der Rückbank, Batterie 44 Ah, Generator 70 A, geregelter Dreiweg-Katalysator.

– **Leerlauf:** Gleichmäßiger, aber leicht rauher Leerlauf mit intervallartigen Dröhnfrequenzen der Karosserie. Motor springt heiß und kalt problemlos an.

\+ **Temperament:** Motor hängt gut am Gas, dreht sauber und ruckfrei hoch und wirkt erst ab 5500/min etwas zäh.

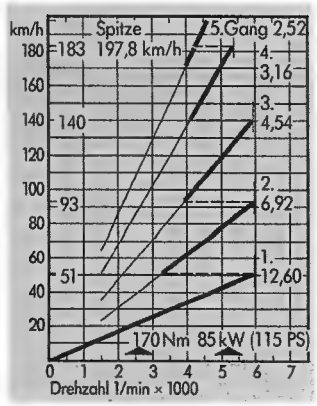
\+ **Leistungsgewicht:** Mit 13,1 kg pro kW bzw. 9,7 kg pro PS relativ günstiges Leistungsgewicht auch bei vollgetanktem Wagen.

\+ **Vibrationen:** Im gesamten Drehzahlbereich vibrationsfrei, doch insgesamt rauhes Motorgeräusch.

\+ **Drehzahlgrenze:** Roter Drehzahlmesserbereich ab 6400/min mit relativ ruckarmer Drehzahlbegrenzung.

TESTNOTE 8,0

KRAFTÜBERTRAGUNG



Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen 3,55 – 1,95 – 1,28 – 0,89 – 0,71 – R. 3,33. Antrieb auf die Vorderräder, Übersetzung 3,55. Auf Wunsch Vier-gang-Automatik, Übersetzungen 3,672 – 2,098 – 1,391 – 1,000 – R. 4,022, Achsübersetzung 2,40.

\+ **Kupplung:** Leichtgängig mit gut dosierbarem Eingiff. Pedal- und Funktionsweg normal lang.

\+ **Schaltung:** Sehr exakte und leichtgängige Schaltung mit griffiger Sperrklinke am Schalthebel für den Rückwärtsgang. Keine Hebel-Vibrationen.

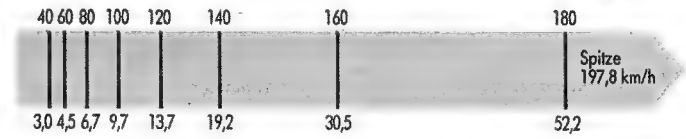
\+ **Schaltpunkte:** Von Gang 1 in 2 bei 51 km/h, von 2 in 3 bei 93 km/h, von 3 in 4 bei 140 km/h, von 4 in 5 bei 183 km/h (bei 6000/min).

– **Getriebeabstufung:** Erster Gang zu lang übersetzt (Ruckeln bei Schrittempo), fünfter Gang Schongang, aber als Fahrgang noch sehr gut nutzbar.

\+ **Höchstgeschwindigkeit:** Werksangabe 198 km/h, mot-Messung 197,8 (bei 4900/min) im 5. Gang – Tachoanzeige 220 km/h.

TESTNOTE 8,0

FAHRLEISTUNGEN



1 km mit stehendem Start . . . . . 31,4 s

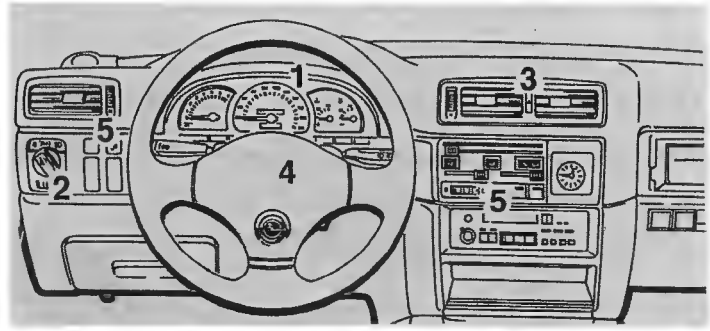
\+ **Elastizität:** Beschleunigung im 4./5. Gang

60 bis 80 km/h	6,3/9,3 s
60 bis 100 km/h	12,1/19,3 s
60 bis 120 km/h	18,6/29,0 s
60 bis 140 km/h	26,6/43,5 s
60 bis 160 km/h	37,1/ – s

TESTNOTE 9,0

BEDIENUNG

HANDLICHKEIT



\+ **Instrumente:** Tacho, Drehzahlmesser (Serie), Tank- und Temperaturanzeige sehr gut im Blickfeld (1).

\+ **Bedienung:** Lichtschalterstellung gut zu erkennen (2), Schalter für Warnblinkanlage (3) auch vom Beifahrer zu erreichen.

\+ **Handlichkeit:** Karosserie gut zu überblicken, Servolenkung exakt mit klar definiertem Rückstellmoment, große Hupplatte (4).

– **Bedienung:** Funktionsleuchten für Heckscheibenheizung und Nebelschlußleuchte zu schwach (5), Scheibenwaschanlage ohne Doppel-Spritzdüsen.

– **Tachoabweichungen:** Tacho 60 = eff. 52 km/h, 80 = eff. 72 km/h, 100 = eff. 91 km/h, 120 = eff. 111 km/h, 140 = eff. 128 km/h, 160 = eff. 144 km/h, 180 = eff. 163 km/h.

TESTNOTE 8,0

TESTNOTEN
9–10 hervorragend
8–9 sehr gut
7–8 gut
6–7 befriedigend
5–6 ausreichend

TESTANALYSE

Daten und Meßwerte	Beurteilung

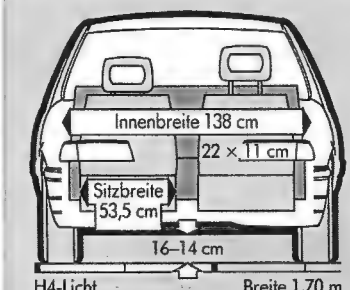
KAROSSERIE

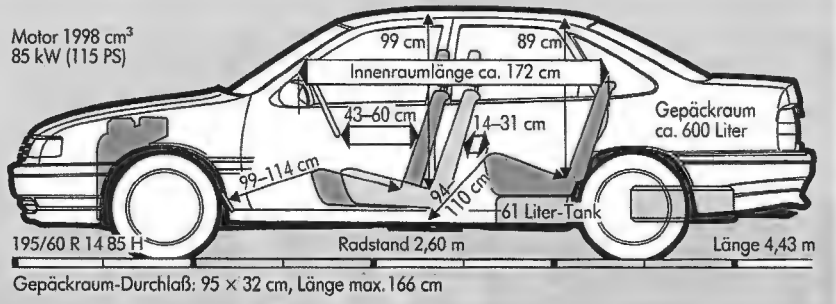
MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet): 443,0/170,0/140,0 cm, Radstand 260,0 cm, Spurweite vorn/hinten 142,0/142,3 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1085/560/1645 kg; Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung: 1117/528 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst 1350/500 kg, Dachlast 100 kg, Achsstützlast 75 kg.

\+ **Karosserie:** Viertürige Limousine mit befriedigenden Platzverhältnissen im Innenraum. Rückbank asymmetrisch geteilt umklappbar. Durchreiche hinter der Mittelarmlehne. Sehr großer Gepäckraum mit niedriger Ladekante. Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag 3,5. Wendekreis links/rechts 11,2/11,0 m. Spurkreis links/rechts 10,5/10,3 m.

TESTNOTE 8,5





FAHRWERK UND FAHRSICHERHEIT

Radführung vorn an McPherson-Federbeinen mit Gasdruck-Stoßdämpfern, Stabilisator; negativer Lenkrollradius. Radführung hinten an Verbundlenkerachse mit Miniblock-Federn und Gasdruck-Stoßdämpfern, Stabilisator. Zahnstangenlenkung mit Servo (Übersetzung 18,0). Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), auf Wunsch ABS. Zweikreissystem mit Verstärker und Regler. Handbremse mechanisch auf die Hinterräder. Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 80/92 je Minute.

Innengeräusche im 4./5. Gang:

Leerlauf	51 dB(A)
60 km/h	62/60 dB(A)
80 km/h	64/62 dB(A)
100 km/h	67/66 dB(A)
120 km/h	70/69 dB(A)
140 km/h	74/71 dB(A)
160 km/h	76/75 dB(A)
180 km/h	78/77 dB(A)
Spitze	79/79 dB(A)

\− **Abrollgeräusche:** Auf rauher Fahrbahn nur befriedigend gedämpft. Neigung zum Karosseriedröhnen.

\+ **Eigenlenkverhalten:** Leicht untersteuernd in Kurven, nahezu keine Lastwechselreaktionen (kein plötzliches Übersteuern beim Gaswegnehmen in der Kurve). Antriebsräder mit Traktionsschwächen.

\+ **Federung:** Vorn und hinten straff, aber nicht hart, ausgewogener Federungskomfort mit geringer Karosserieneigung in Kurven.

\+ **Dämpfung:** Keine Aufschaukelneigung der Karosserie über Bodenwellen, kein Nachschwingen.

\+ **Bremsverhalten:** Gut definierbarer Druckpunkt, keine frühzeitige Fadingneigung, doch ohne ABS vorzeitige Blockierneigung auch an den Vorderrädern.

\− **Geräuschniveau:** Motor insgesamt mit deutlichem Ton (verliert sich bei höherem Tempo), Testwagen mit störenden Windgeräuschen an der Fahrertür.

TESTNOTE 8,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Verbrauch Bleifrei-Super:
Liter/100 km

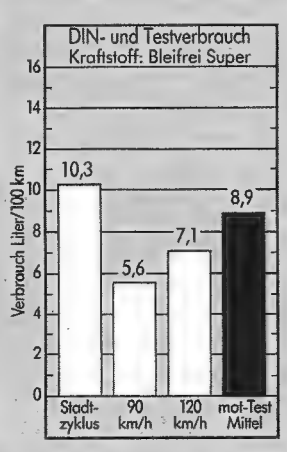
zügig	7,7 – 8,7
scharf	10,1 – 10,8
Kurzstrecke	8,8 – 9,3
Testverbrauch/Mittel	8,9
Tankreichweite	680 km

Ölverbrauch: Im Test über 5 000 km nicht feststellbar.

Wartung: Inspektion mit Ölwechsel alle 15 000 km (spätestens alle 12 Monate).

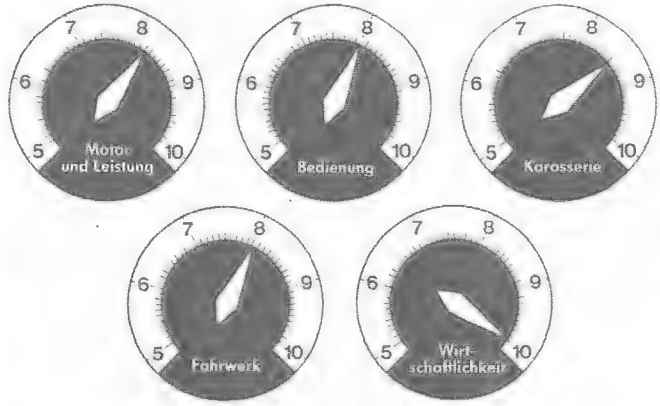
HUK-Typklassen: 17/19 (Voll-/Teilkasko).

Garantie: Ein Jahr ab Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung.



TESTNOTE 10,0

TESTKOMPASS



Testanalyse: H. Glanz, K. Groetzner; Zeichnungen: M. Schmid

DER GENTLEMAN

TEST ROVER 827 STERLING

Von Markus Hauf

Einige wenige Automobile verläßt man als Fahrer nur widerwillig. Und wenn es doch sein muß, greift die Hand erst nach einigem Zögern zur Tür – während der Herrenfahrer oder die Lady am Volant irgendwie darauf warten, daß ein livrierter Butler diesen Handgriff beflissen von außen erledigt. Im allgemeinen bewegen sich die Preise solcher Limousinen in Regionen, bei denen auch Besserverdienenden bereits Begriffe wie „Bausparvertrag" vor dem geistigen Auge flimmern.

Es gibt indes Ausnahmen. Genauer gesagt, eine Ausnahme: den Rover 827 Sterling. Zum Basispreis von 46 990 (mit Automatik 49 490) Mark kauft sich der auf Luxus sinnende Kunde hier ein Auto mit jener Ausstrahlung, die britischen Limousinen schon immer ihr begehrtes gewisses Etwas verliehen hat: den Geruch von Holz und, gegen Aufpreis, Connolly-Leder, hohen Fahrkomfort mit einem Schuß Sportlichkeit und eine gediegene Atmosphäre, die man kaum beschreiben kann, sondern erleben muß. Die Kehrseite der Medaille „englische Luxusautos" war die ihnen bislang nicht ganz zu Unrecht zugeschriebene Unzuverlässigkeit, an der, wie es heißt, Bauteile des englischen Elektrokonzerns Lucas nicht unbeteiligt gewesen sein sollen. Der Volksmund schuf dann auch den wenig schmeichelhaften Titel „Lucas, Gott der Finsternis".

Doch diese Zeiten sind – hoffentlich – vorbei. Um die Bordelektrik und -elektronik des Rover 827 kümmert sich der japanische Musterkonzern Nippon Denso, und das ganze Auto konstruierten Honda und Rover gemeinsam. Das japanische Pendant heißt Honda Legend und sieht auch so aus – japanisch, nicht legendär. Die Rover-Designer setzten ihre Zeichenstifte denn auch nur noch an die Karosserie und das Interieur des 827 und schufen ein Automobil, bei dem optisch wirklich nichts mehr an einen fernöstlichen Elternteil denken läßt – eben einen britischen Kavalier und Gentleman.

Die stille Selbstverständlichkeit von unaufdringlichem Luxus beginnt schon mit dem Öffnen der Türen. Serienmäßig hilft dabei eine infrarot-ferngesteuerte Zentralverriegelung, lästiges Stochern mit dem Schlüssel zu vermeiden – sie funktionierte

im Test übrigens ausnahmslos zuverlässig. Take a seat, please – bitte nehmen Sie Platz, auf Wunsch und gegen Aufpreis in Sitzen mit einem Bezug aus prestigeträchtig edlem Connolly-Leder.

Unabhängig vom Obermaterial bietet das Mobiliar im Rover 827 viel Komfort, wobei sich auch die Fondpassagiere nie als Hinterbänkler fühlen. Ihre zwei deutlich ausgeprägten Einzelsitze lassen sich vielfach verstellen, auf Wunsch sogar elektrisch. Straff gepolstert halten die Ledersessel ihre Besitzer in Kurven gut fest. Die Stoffsitze können das naturgemäß noch

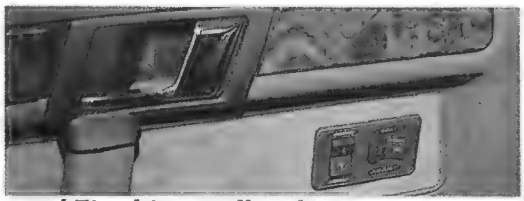
etwas besser, dafür riechen sie aber auch nicht so fein.

Anlassen. Ein kurzes Surren des zuständigen Elektromotors, dann herrscht wieder Ruhe im Rover. Trotzdem braucht der Zündschlüssel nicht wiederholt in Aktion zu treten: Der im Vergleich zum Vormodell Rover 825 Si (2,5 Liter) auf 2,7 Liter vergrößerte V6-Einspritzmotor läuft bereits, auch wenn er nicht zu hören ist. Im großen und ganzen bleibt das auch so, nur jenseits der 5000 Touren meldet sich der V6 ein ganz klein wenig rauher und deutlicher zu Wort. Ansonsten schüttelt er seine 124 kW (169 PS) unauffällig und doch souverän aus den sechs im 90°-Winkel angeordneten Zylindern. Die Laufkultur dieses Triebwerks läßt sich vergleichen mit derjenigen des bisher als konkurrenzlos geltenden Reihensechszylinders aus München – und zwar ohne Abstriche.

Die sind dann angebracht, wenn es gilt, die Fahrwerksqualitäten mit denen der Weißblauen zu vergleichen. Mit dem bereits erwähnten Schuß Sportlichkeit haben es die Rover-Techniker etwas übertrieben; sie wählten eine höllisch harte, degressive Dämpferabstimmung zu etwas glücklicher ausgesuchten Federn. Das führt dazu, daß mittlere und lange Bodenwellen zwar sauber ausgeglichen werden, kurze Unebenheiten aber gnadenlos an der Karosserie rütteln. Die harten Dämpfer sind zwar nötig, wie der viel zu weiche und taumelnde Honda Legend beweist, aber bereits im Vierzylindermodell 820 Si zeigt Rover, wie es besser geht. Der 827 geriet so hart, daß die Vorderachse auf tiefen Kanaldeckeln sogar unüberhörbar poltert. Solange der Straßenbelag jedoch faltenfrei bleibt, rollt der Rover leise ab und bemüht sich mit Erfolg

Gediegenes Ambiente serienmäßig, Leder gegen Aufpreis

Im Fond ist der Fahrgast König: genügend Platz...



...und Einzelsitzverstellung hinten

ROVER 827 STERLING

PREISE ● EXTRAS ● KOSTEN

RICHTPREISE AB AUSLIEFERUNGSLAGER

Rover 827 Sterling	46 990 DM
Rover 827 Sterling Automatik (Testwagen)	49 490 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

● **Außen:** Zwei Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar, Anti-Blockier-Bremsanlage, zwei Nebelschlußleuchten, getönte Scheiben, Scheinwerfer-Waschanlage, Zentralverriegelung mit Infrarot-Fernbedienung, Heckscheiben-Antenne, Diebstahl-Alarmanlage, elektrisches Glas-Schiebe-/Hebedach.

● **Innen:** Elektrische Fensterheber vorn und hinten, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Lendenwirbelstütze, verstellbare Sitzlehnen hinten, höhenverstellbare Sicherheitsgurte vorn und hinten, Bordcomputer und Check-Monitor, Tank- und Gepäckraumschloß von innen abschließbar, höhenverstellbares Lederlenkrad, HiFi-Audio-Anlage, acht Lautsprecher, Drehzahlmesser, Fondheizung.

EXTRAS AB WERK

Klimaanlage 3 200 DM, Leder-Sitzbezüge 2 750 DM, Metallic/Zweifarblackierung/Schwarz 690 DM, Sonderausstattungspaket mit elektrisch verstellbarem und beheizbarem Beifahrersitz, elektrisch verstellbaren Sitzlehnen hinten, Memory-Speicher für Sitz- und Spiegeleinstellung des Fahrers, Klimaanlage, Lederausstattung, Tempomat 7 950 DM.

KOSTEN

Steuer (bei dreijähriger Haltedauer)	356,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	1 066,00 DM
Sonstige Kosten	1 488,00 DM
Fixkosten pro Jahr	2 910,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	8 550,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	27,10 DM
Betriebskosten*	4 060,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	15 520/6 970 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	1 293/581 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	103,5/46,5 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

DIE KANDIDATEN UND IHRE KENNZIFFERN

Gruppe A:
bis 16 000 Mark

1. Austin Mini Mayfair Sport
2. Citroen 2 CV Club
3. Citroen AX 11 TRE Classic
4. Daihatsu Cuore 44 TS
5. Daihatsu Charade TS
6. Fiat Panda 1000 CL Plus
7. Fiat Uno 75 i.e.
8. Lada Nova
9. Lada Samara 1500 LS
10. Lancia Y 10 fire LX i.e.
11. Mazda 323 LX 1.4
12. Nissan Micra Super
13. Nissan Sunny LX
14. Opel Corsa Swing
15. Peugeot 205 XL
16. Renault 4 GTL
17. Renault 5 Campus
18. Seat Marbella GL
19. Seat Ibiza 1.2 GL
20. Skoda 120 L
21. Subaru Justy 1000 Allrad
22. Suzuki Alto GL
23. Toyota Starlet XL 1.0
24. VW Polo Fox

Gruppe B:
von 16 000 bis 22 000 Mark

1. Citroen BX 14 RE Classic
2. Daihatsu Charade TD
3. Fiat Regata 75 i.e. Super
4. Fiat Tipo 1.6 i.e.
5. Ford Escort 1.4i CL
6. Ford Orion Bravo 1.6 D
7. Honda Civic 1.3
8. Isuzu Gemini CLD
9. Lancia Delta 1.6 i.e.
10. Mazda 121 LX
11. Mazda 323 GLX 1.6i
12. Mitsubishi Colt 1500 GLXi
13. Mitsubishi Lancer 1500 GLXi
14. Nissan Sunny SLX
15. Opel Corsa GL 1.3i
16. Opel Kadett LS 1.6i
17. Peugeot 205 GT
18. Peugeot 309 XR
19. Renault 5 GTX
20. Seat Ibiza SXi
21. Toyota Corolla Comp. XL 1.3
22. Volvo 340 DL
23. VW Golf CL 1.6
24. VW Jetta CL 1.6

Gruppe C:
von 22 000 bis 30 000 DM

1. Alfa 33 1.7 i.e.
2. Audi 80 1.8 S
3. BMW 318i
4. Citroen BX 19 GTi
5. Fiat Croma i.e. Super
6. Ford Sierra 2.0i CL
7. Honda Accord EX 2.0
8. Lancia Prisma 1600 i.e. Super
9. Mazda 626 GLX 2.0i
10. Mitsubishi Galant 2000 GLSi
11. Nissan Bluebird SLX
12. Opel Kadett GSi 16V
13. Opel Vectra GLS 2.0i
14. Peugeot 205 GTI
15. Peugeot 309 GTI
16. Peugeot 405 GRI
17. Renault 21 GTS
18. Renault 25 GTX
19. Subaru Super Station 1800 Allrad
20. Toyota Camry GLi 2.0 16V
21. Volvo 440 GL Injection
22. VW Golf GL 1.8i
23. VW Jetta CL 1.8i
24. VW Passat CL 1.8i

Gruppe D:
von 30 000 bis 40 000 DM

1. Alfa Romeo 164 2.0 TS
2. Audi 90 2.3 E
3. Audi 100 2.3 E
4. BMW 320i
5. BMW 520i
6. Chrysler Voyager SE
7. Citroen BX 16V
8. Fiat Croma Turbo i.e. Super
9. Ford Scorpio CL 2.0i
10. Honda Prelude EX 2.0i-16
11. Lancia Thema i.e.
12. Mercedes 190 E
13. Mercedes 200 D
14. Opel Omega GLS 2.0i
15. Peugeot 405 MI 16
16. Renault Espace GTX
17. Rover 820 Si
18. Saab 9000i
19. Toyota Camry Combi GLi 2.0
20. Toyota Celica GT 2.0
21. Volvo 440 turbo
22. Volvo 740 GL
23. VW Passat Variant GT
24. VW Scirocco GTX 16V

Gruppe E:
über 40 000 DM

1. Alfa Romeo 164 3.0 V6
2. Audi 100 Quattro
3. Audi V8
4. BMW 325i
5. BMW 525i
6. BMW 735i
7. Ford Scorpio 2.9i Ghia
8. Honda Legend 2.7
9. Jaguar XJ 6
10. Mazda 929 GLX 3.0 V6
11. Mercedes 230 E
12. Mercedes 250 TD
13. Mercedes 300 SE
14. Opel Omega 3000
15. Opel Senator 3.0i
16. Porsche 944
17. Porsche 911 Carrera
18. Porsche 928 S4
19. Renault 25 V6
20. Rover 827 Sterling
21. Saab 9000 CD
22. Toyota Supra 3.0 turbo
23. Volvo 760 GLE Kombi
24. VW Corrado

DIE PREISE

1. Preis
Ein neuer Opel Vectra 2.0i in der Ausstattung GLS, mit 85 kW (115 PS), Servolenkung, Zentralverriegelung und geregeltem Dreiweg-Katalysator.

2. Preis
Eine viertägige Italienreise für zwei Personen mit Besuch der Fiat-Werke in Turin und kulinarischer Reise durch Piemont.

3. Preis
Ein dreitägiges BMW-Fahrertraining mit Meisterfahrer Rauno Aaltonen, einschließlich Unterkunft.

4. Preis
Ein Peugeot-Rennrad mit 14 Gängen.

5. Preis
Vier Sommerreifen für Ihr Auto aus dem aktuellen Conti-Katalog.

6. Preis
Ein atiwe-Sportlenkrad aus handvernähtem Kalbsleder, mit ABE und passend für Ihr Auto.

7. bis 20. Preis
Je ein mot-Chronograph mit Analog- und Digitalanzeige, Stoppuhr und Datum.

Einsendeschluß
25. Januar 1989
Datum des Poststempels

WAHLSCHEIN

Tragen Sie in den Gruppen A, B, C, D, E die Kennziffern der Wagen Ihrer Wahl ein.

Gruppe	A bis 16 000 DM	B 16 000 bis 22 000 DM	C 22 000 bis 30 000 DM	D 30 000 bis 40 000 DM	E über 40 000 DM
Sieger (3 Punkte)					
2. Platz (2 Punkte)					
3. Platz (1 Punkt)					

WAHLBEGRÜNDUNG

Kreuzen Sie **maximal fünf Merkmale** an, die für die **Wahl des Siegers in der jeweiligen Gruppe** entscheidend waren.

1	Preis					
2	Wiederverkauf					
3	Verbrauch					
4	Betriebskosten					
5	Reparaturkosten					
6	Höchstgeschwindigkeit					
7	Beschleunigung					
8	Straßenlage					
9	Fahrkomfort					
10	Platzangebot					
11	Gepäckraum					
12	Serienausstattung					
13	Styling (Aussehen)					
14	Tankinhalt/Reichweite					
15	Leergewicht/Zuladung					
16	Servicenetz					

Angenommen, Sie planen den Kauf eines neuen Wagens. Welche der zuvor genannten Wahlbegründungen wären **für Sie persönlich** ausschlaggebend? Bitte maximal fünf Merkmale mit der entsprechenden Nummer eintragen:

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Absender:
Name, Vorname (bitte ausschreiben) | Alter
Straße | Anzahl der Personen in Ihrem Haushalt
Postleitzahl/Wohnort | Telefon
Beruf | tätig im Kfz-Bereich ☐ ja ☐ nein | Ich bin mot-Abonnent ☐ ja ☐ nein

Dürfen wir Sie noch um einige statistische Angaben bitten? Selbstverständlich werden wir Ihre Meinung streng vertraulich behandeln. Da wir die Angaben per EDV aufnehmen, bitten wir um deutliche Schreibweise. Vielen Dank.

1. Welches Auto besitzen Sie zur Zeit persönlich (meistgefahrener Pkw)?
Marke _____ Typ _____ Baujahr: 19__
☐ neu gekauft ☐ gebraucht PS _____ jährl. gefahrene km _____

2. Wie viele Kilometer haben Ihre jetzigen Reifen schon drauf?
☐ Sommerreifen ca. _____000 km Marke _____ breit ☐ normal ☐
☐ Winterreifen ca. _____000 km Marke _____ breit ☐ normal ☐

3. Wie lange, schätzen Sie, werden diese Reifen noch halten?
Sommerreifen noch ca. _____000 km Winterreifen noch ca. _____000 km

4. Würden Sie diese Reifenmarke voraussichtlich wieder kaufen?
Sommerreifen: ☐ ja ☐ andere Marke _____ ☐ weiß nicht
Winterreifen: ☐ ja ☐ andere Marke _____ ☐ weiß nicht

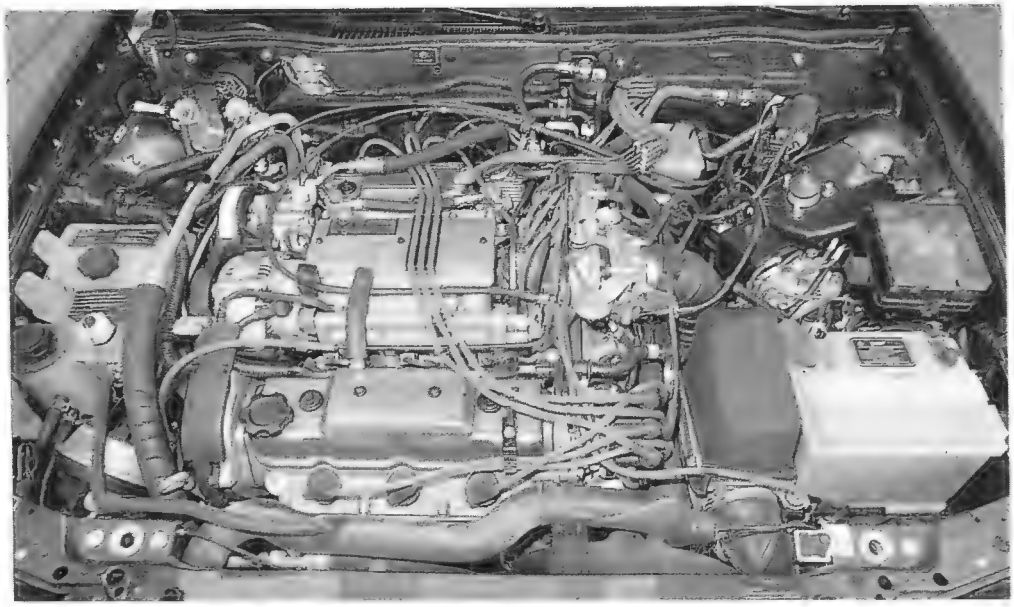
5. Beabsichtigen Sie den Kauf eines Autos?
☐ ja, in den nächsten 3 Monaten
☐☐ ja, in ca. 4 bis 6 Monaten
☐☐ ja, in ca. 7 bis 12 Monaten
☐☐ ja, in ca. 1 bis 2 Jahren
☐ weiß noch nicht ☐ nein

☐ Kaufe Neuwagen
☐☐ lease (miete) Neuwagen
☐☐ Kaufe Gebrauchtwagen

Marke _____ Typ _____ ☐ Diesel

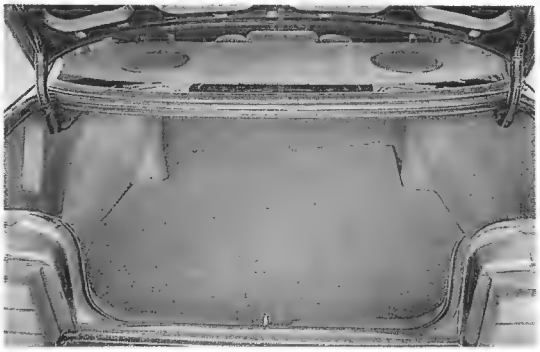
trisch einstell- und beheizbar; gegen Aufpreis sind sie in die Memory-Schaltung des Sterling integriert, die sich insgesamt vier Sitz- und Außenspiegelpositionen für den Fahrersitz merken kann.

Die Memory-Schaltung gehört zu der relativ kleinen, aber feinen Aufpreisliste des Rover 827 Sterling. Auch ohne sie zählt der noble Brite zu den besonders gut ausstaffierten Autos (siehe Kasten „Preise, Extras, Kosten", Seite 44). Rover steckte so viel serienmäßige Extras in das Top-



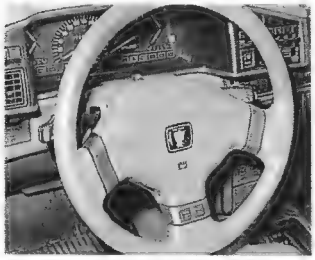
Kraft und Saft: Der durchzugsstarke und kultivierte V6 ist kein Sparmotor

Glattflächig und geradlinig: feines Understatement auf der ganzen Linie

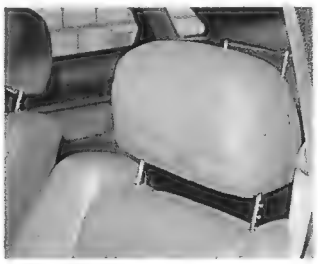


Raum-Angebot: viel Platz, niedrige Ladekante

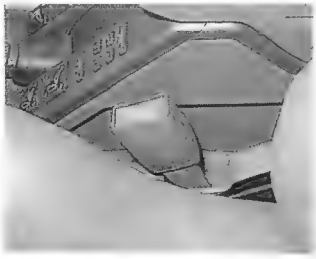
ZUM THEMA SICHERHEIT



☺ *Prallplatte als Huptaste im serienmäßig höhenverstellbaren Lederlenkrad*



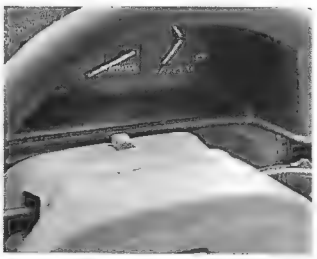
☺ *Die Kopfstützen lassen sich in Höhe und Neigung ausreichend variieren*



☺ *Schlösser am Sitz befestigt; Gurte hinten und vorne höhenverstellbar*

☹ *Beide Außenspiegel elektrisch einstellbar, aber zu klein*

☺ *In mittlerer Höhe noch griffgünstig plaziertes Stereo-Cassettenradio*



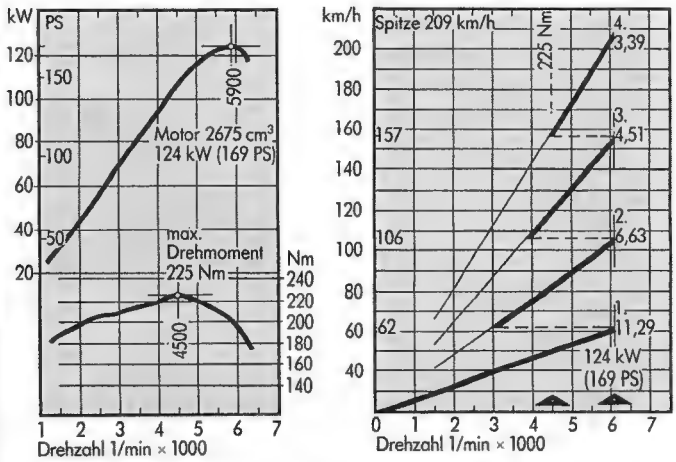
☺ *Kurzer Weg zum Warnblinkschalter, der etwas auffälliger sein könnte*

modell, daß in einem Punkt über das Ziel hinausgeschossen wurde. Wer die nützliche Klimaanlage bestellt hat, kann auf das elektrische Glas-Schiebe-/Hebedach trotzdem nicht verzichten. Auch wenn er es noch so gern würde, denn die Dachluke verursacht selbst im geschlossenen Zustand eine am vornehmen Sterling höchst unpassende Kulisse von störenden Windgeräuschen.

Insgesamt geriet der 827 Sterling zum typischen Rover. Aus der Koproduktion mit Honda blieb darüber hinaus hochwertige Technik und gute Verarbeitungsqualität übrig. Die Rover-Designer im britischen Coventry schufen auf dieser Basis einen noch erschwinglichen automobilen Kavalier und Gentleman, der seine Ecken und Kanten an der richtigen Stelle trägt. □

Fotos: Binder, gad

MOTOR



124 kW (169 PS) bei 5900/min, 225 Nm bei 4500/min, Verdichtung 9,0 (Bleifrei-Super). Bohrung/Hub 87/75 mm, Hubraum Steuerformel 2656 cm³, effektiv 2675 cm³. Sechszylinder-Leichtmetall-V-Motor mit 90°-Zylinderwinkel vorn quer eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle je Zylinderreihe mit Zahnriemenantrieb, Kühlsysteminhalt 10,0 Liter, Motorölinhalt 4,5 Liter. Ölkühler, Transistorzündung, elektronisches Multipoint-Einspritzsystem PGM-FI, 68 Liter-Tank, geregelter Dreiweg-Katalysator, Batterie 12 V 63 Ah, Generator 756 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Automatikgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzung 2,647 – 1,555 – 1,058 – 0,794 – R. 1,904. Antrieb auf die Vorderräder, Übersetzung 4,266.

FAHRWERK

Radführung vorn an Doppel-Querlenkern, hinten an Längs- und Querlenkern; Querstabilisator und Federbeine vorn und hinten, automatischer Niveauausgleich. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Übersetzung 20,25; Reifen 195/65 VR 15 auf Leichtmetallrädern 6 J x 15 (Testwagen Dunlop SP Sport D8). Zweikreis-Bremsanlage mit vorne innenbelüfteten Scheiben und Servounterstützung. Feststellbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend. Anti-Blockiersystem.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit:
mot-Messung ..... 209 km/h
Werksangabe ..... 209 km/h
Messungen bei km-Stand 8963.

Beschleunigungswerte:
0 bis 60 km/h ..... 5,1 s
0 bis 80 km/h ..... 7,6 s
0 bis 100 km/h ..... 10,6 s
0 bis 120 km/h ..... 14,9 s
0 bis 140 km/h ..... 20,4 s
0 bis 160 km/h ..... 27,7 s
0 bis 180 km/h ..... 41,9 s

Elastizität: (Beschleunigung aus 60 km/h in Fahrstufe D)
60 bis 80 km/h ..... 3,2 s
60 bis 100 km/h ..... 6,2 s
60 bis 120 km/h ..... 10,4 s
60 bis 140 km/h ..... 15,7 s
60 bis 160 km/h ..... 23,2 s

Schaltpunkte: von Gang
1 in 2 ..... bei 62 km/h
2 in 3 ..... bei 106 km/h
3 in 4 ..... bei 157 km/h

Tachoabweichungen:
Tacho 60 km/h ... eff. 59 km/h
Tacho 80 km/h ... eff. 79 km/h
Tacho 100 km/h ... eff. 96 km/h
Tacho 120 km/h ... eff. 116 km/h
Tacho 140 km/h ... eff. 134 km/h
Tacho 160 km/h ... eff. 155 km/h
Tacho 180 km/h ... eff. 176 km/h

Innengeräusche: in Fahrstufe D
Leerlauf ..... 46 dB(A)
60 km/h ..... 63 dB(A)
80 km/h ..... 65 dB(A)
100 km/h ..... 68 dB(A)
120 km/h ..... 72 dB(A)
140 km/h ..... 74 dB(A)
160 km/h ..... 76 dB(A)

WIRTSCHAFTLICHKEIT

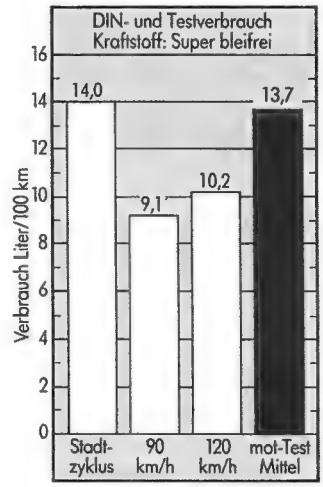
Verbrauch Bleifrei-Super:
(Liter/100 km)
zügig ..... 9,1 – 14,5
scharf ..... 15,0 – 15,2
Kurzstrecke ..... 10,8 – 14,2
Testverbrauch/Mittel 13,7
Tankreichweite ..... 496 km

Ölverbrauch: Im Test über 3 100 km nicht meßbar.

Wartung: Öl- und Filterwechsel alle 10 000 km, Inspektion alle 20 000 km oder einmal jährlich.

HUK-Typklassen:
31/34 (Voll-/Teilkasko).

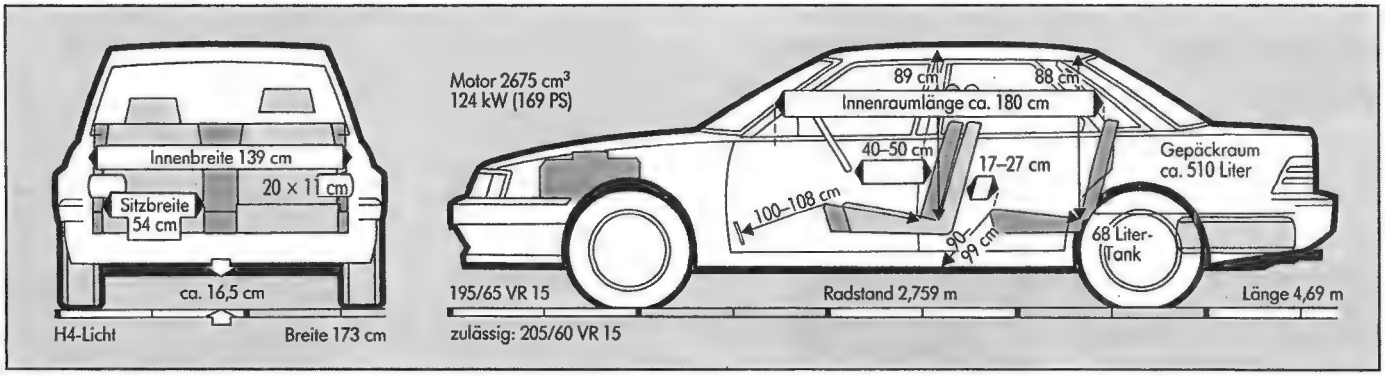
Garantie: Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung, Supercover-Garantie (kostenloser Pannendienst bei Garantiefehlern).



MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet) 469,3/173,0/137,9 cm, Radstand 275,9 cm, Spurweite vorn/hinten 148,9/145,0 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1431/479/1910 kg. Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung: 1483/427 kg.

Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/500 kg, Dachlast 70 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,25. Wendekreis links/rechts 12,20/12,05 m, Spurkreis links/rechts 11,50/11,35 m, Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 84/88 je Minute.



Daten und Meßwerte: M. Hauf und K. Groetzner; Zeichnungen: R. Maucher

SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht Nachrichten über Veränderungen in der Sowjetunion zu lesen und zu hören sind. Das größte Land der Welt ist im Aufbruch. Ist davon auch die sowjetische Automobilindustrie erfaßt?

mot fragt...

...Carl Dommermuth, 54, Geschäftsführer der Deutschen Lada Automobil, Neu-Wulmstorf.

Frage: Was bedeutet die neue Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik für den Automobilbau des Landes?

Dommermuth: Zunächst eine Verdoppelung der Produktionszahlen – wie wir hoffen. Gegenwärtig werden 1,3 Millionen Autos pro Jahr gebaut. 1995 sollen es 2,6 Millionen sein.

Spielt die Automobilindustrie in der Sowjetunion künftig eine wichtigere Rolle?

Sie wird im modernen Sowjetstaat sogar eine Schlüsselrolle erhalten und damit wie in anderen automobilproduzierenden Ländern zu einem effektiveren Wirtschaften beitragen.

Wie kann die Fertigungsqualität erhöht werden?

Indem moderne Fertigungsmethoden angewandt werden. Dazu gehören vor allem Automaten, die eine ausgeglichenere Fertigungsqualität garantieren als menschliche Arbeitskraft.

Warum exportiert die Sowjetunion nur Modelle von Lada in den Westen?

Lada ist das beste russische Auto und gleichzeitig das einzige, das derzeit mit Erfolg in den Westen exportiert werden kann. Es sind aber schon neue Projekte im Entstehen. In einigen Jahren kann die Sowjetunion weitere Marken anbieten.

Was beinhaltet der Kooperations-Vertrag zwischen Lada und Porsche?

Er sichert Lada das hohe technische Know-how von Porsche bei der Entwicklung von Automobilen.

IM ANGEBOT: JAHRESINHALT 1988

In Ausgabe 26/1988 hatten wir es schon einmal angekündigt: das Jahresinhaltsverzeichnis 1988, das Ihnen auf Wunsch kostenlos zugeschickt wird.

Sind Sie interessiert an dem kleinen „Nachschlagewerk"? Dann schreiben Sie uns bitte eine Postkarte. Die Anschrift:
mot Die Autozeitschrift, „Inhalt '88", Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10.

PRÄSIDENTEN-WECHSEL

Der Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) hat einen neuen Präsidenten: Georg Heinz Hommen, 64, Vorstandsmitglied der Deutschen Renault AG, verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit und Absatzförderung.

Er löst Lars Chr. Eriksson, 55, ab, der das Amt seit 1981 innehatte. Eriksson war bis 1986 Geschäftsführer der Volvo Deutschland und danach Vizepräsident der schwedischen Muttergesellschaft. Im Oktober 1988 berief ihn die Konzernleitung zum Vorstandsvorsitzenden zweier Volvo-Firmen nach Gent in Belgien.

AUTO DER VERNUNFT 1989 mot

NOCH KÖNNEN SIE WÄHLEN

Der 25. Januar 1989 rückt immer näher. Ein wichtiger Termin, denn nur bis dahin können Sie noch an der großen mot-Leserwahl „Auto der Vernunft 1989" teilnehmen.

Die Ausschreibung der Wahl fand, Sie wissen es, in den Heften 26/1988 und 1/1989 statt. Sollten Sie die Wahl-Postkarte, die dem Heft 1/1989 beigeheftet war, verpaßt haben, ist das nicht weiter schlimm. Wir drucken hier noch einmal den Wahlschein ab, wiederholen die Kandidaten und ihre Kennziffern, nennen die Teilnahmebedingungen und die Preise, die Sie gewinnen können.

In jeder der fünf Wahlgruppen können Sie drei Punkte für den Gruppensieger, zwei Punkte für den zweiten und einen Punkt für den dritten Platz vergeben. Ihre Wahl sollten Sie begründen, indem Sie maximal fünf Kriterien, die für Ihre Entscheidung am wichtigsten waren, ankreuzen.

Den nebenstehenden Coupon senden Sie bitte ausgeschnitten, fotokopiert oder schemagerecht übertragen an: **mot Die Autozeitschrift, „Auto der Vernunft 1989", Postfach 10 34 45, 7000 Stuttgart 10.**

Alle Einsendungen nehmen wie immer gleichberechtigt an der Verlosung der attraktiven Preise teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluß: 25. Januar 1989 (Datum des Poststempels).

TEST RENAULT ESPACE 2000-1 QUADRA

RAUMGLEITER

Von Johannes Reifenrath

Im Vergleich mit Russen und Amerikanern steckt die bemannte westeuropäische Raumfahrt noch in den Kinderschuhen. Dagegen wagte Europa in Sachen Raumfahrt auf der Straße schon sehr früh eigene Vorstöße. Doch wer erinnert sich heute noch an die fünfziger Jahre, an die Ahnen aktueller Großraum-Autos, die kleinen Raumwunder Fiat Multipla und Lloyd LT 600?

Erst 1982 wurde die Spezies der kompakten „Space Wagon" von den Japanern mit dem Nissan Prairie in Serie wiederbelebt.

Renault steuerte 1984 mit der futuristischen Raumkapsel Espace die mutigste Variante bei. Presse und Käufer honorierten diesen für europäische Verhältnisse gewagten Pioniergeist. Der praktisch ständig ausverkaufte Espace erfuhr im Frühjahr 1988 ein moderates Facelift, wurde im hinteren Teil um neun Zentimeter verlängert und im Innenraum modifiziert. Zugleich stellte Renault eine Allradversion mit Nachnamen Quadra vor.

Hierzulande kann der Kunde damit zwischen drei Ausstattungen, einem 2,2 Liter-Kat-Motor, einem 2,1 Liter-Turbodiesel sowie Frontantrieb und Permanent-Allrad wählen. Insgesamt gibt es neun Varianten, nur die Kombination von Diesel und Quadra ist nicht vorgesehen. Die Preisskala beginnt beim frontgetriebenen Espace GTX für 35 450 Mark und endet bei unserem Testwagen, dem 2000-1 Quadra für 53 950

Mark. Bei gleicher Ausstattung beträgt der Aufpreis für die Allradmodelle exakt 7 000 Mark.

Allen Espace gemeinsam ist die modern anmutende Karosserie, die mit einem Luftwiderstand (c_W x A) von 0,84 für einen Wagen dieser Größe erstaunlich windschlüpfig geraten ist. Die Karosserie-Außenhaut des Espace besteht nicht, wie allgemein üblich, aus Stahlblech, sondern aus glasfaserverstärktem Polyester. Als tragendes Gerüst verbirgt sich darunter ein komplett verzinkter Stahlrahmen. Korrosion dürfte bei dieser Konstruktion kein Thema sein. Durch die Verzinkung soll der Rahmen trotz gewichtsparender Dünnbleche außerdem eine hohe Strukturfestigkeit aufweisen. Auch die verwendeten Kunststoffe bieten Vorteile – das jedenfalls verspricht Renault: niedriges Gewicht, guter Schutz bei Unfällen und danach niedrigere Reparaturkosten.

Der Espace machte auch in der Testpraxis einen sicheren und soliden Eindruck. Die riesigen, weit öffnenden Türen und Klappen schlossen dicht und mit sattem Plopp. Nichts klapperte, die Verarbeitung gab keinen Anlaß zu Kritik, und die Windgeräusche waren gering. Mit gemischten Gefühlen wurden die enormen Glasflächen zur Kenntnis genommen. Einerseits genießt der Fahrer aus seiner hohen Sitzposition eine hervorragende Rundumsicht durch die Atelier-Fenster, andererseits heizt sich das Interieur bei Sonnenschein über Gebühr auf. Im Winter müssen beim Eiskratzen Überstunden geleistet werden. Gebläse und Heizung mühen sich danach redlich, aber ohne durchschlagenden Erfolg, die Glasflächen beschlagfrei zu halten und den ganzen Innenraum wohlig zu temperieren.

Kein Wunder, das Raumangebot im Espace erinnert ein wenig an den letzten Besuch im Ufa-Palast. „Reichlich" ist wohl die Vokabel, die das Platzangebot bei serienmäßiger Fünfer-Bestuhlung am besten beschreibt. Fahrer und Beifahrer bleiben, auch wenn sie einander zugeneigt sein sollten, stets auf einiger Distanz. Die bequemen Vordersitze mit etwas zu wenig Seitenhalt stammen aus dem

Man sitzt weit hinter der Frontscheibe. Der Beifahrer könnte die Beine bequem auf das Armaturenbrett legen.

PRO

- Gute Traktion
- Sparsamer Verbrauch
- Gute Fahrleistungen
- Reichhaltige Ausstattung
- Sicheres Fahrverhalten
- Angenehme Servolenkung
- Optimaler Korrosionsschutz
- Riesiger, variabler Innenraum
- Hoher Fahrkomfort

KONTRA

- Hoher Preis
- Starke Aufheizung
- Heizung und Lüftung verbesserungsbedürftig
- Nur Notrad

TEST RENAULT ESPACE 2000-1 QUADRA

Renault 21 und sind um 180 Grad drehbar. Die Vornsitzenden blicken dann auf die drei serienmäßigen, völlig identischen Einzelrücksitze, die im Fall des 2000-1 mit integrierten Kopfstützen versehen sind. Die einladenden Sessel haben eine vorklappbare Lehne, deren Rückseite als Tisch dienen kann. Die Sitze selbst können einzeln herausgenommen und auf Verankerungspunkten an verschiedenen Stellen der Ladefläche eingesetzt werden. Dazu ist allerdings Kraft und Geschick notwendig. Um volle Variabilität zu gewährleisten, gibt es hinten nur Beckengurte. Wenn die drei Rücksitze in zweiter Reihe plaziert werden, entsteht dahinter unter einer praktischen Abdeckung ein gefräßiger Gepäckraum. Ganz ohne Rücksitze mißt die topfebene Ladefläche fast 2,5 m², die Ladeöffnung über einen Quadratmeter. Damit nicht genug, offeriert die Ausstattungsliste für 1 600 Mark zwei zusätzliche Sitze, mit denen die dritte Reihe aufgemacht werden kann. Offiziell läuft der Espace als Siebensitzer. Der Gepäckraum schrumpft dann zwar, aber überzählige Koffer passen auch noch auf die serienmäßige Dachreling. Maximal dürfen immerhin 566 kg zugeladen werden.

Die Vordersitze sind um 180 Grad drehbar. Die Rücksitze lassen sich beliebig im Innenraum verteilen.

RENAULT ESPACE 2000-1 QUADRA

PREISE ● EXTRAS ● KOSTEN

RICHTPREISE* AB AUSLIEFERUNGSLAGER

Renault Espace GTX, fünftürig (Grundmodell)	35 450 DM
Renault Espace 2000-1, fünftürig	46 950 DM
Renault Espace 2000-1 Quadra, fünftürig (Testwagen)	53 950 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

Fünfganggetriebe; fünf Einzelsitze, Vordersitze um 180° drehbar, Rücksitze herausnehmbar; Lederlenkrad, Radio-Cassettengerät (4 x 20 Watt) mit Antenne und sechs Lautsprechern; getönte Scheiben; Servolenkung; zwei Glaskippdächer mit Jalousien, Zentralverriegelung mit Infrarot-Fernbedienung; Leichtmetallräder; Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar, Dachgalerie; elektrische Fensterheber vorn; Ausstellfenster hinten.

EXTRAS AB WERK

Zwei zusätzliche Sitze hinten 1 600 DM.

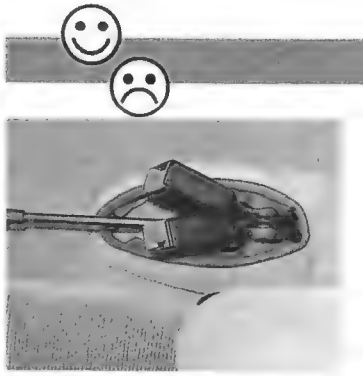
KOSTEN

Steuer (bei dreijähriger Haltedauer)	290,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	698,00 DM
Sonstige Kosten	1 592,00 DM
Fixkosten pro Jahr	2 580,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	9 150,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	22,80 DM
Betriebskosten**	3 420,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust**	15 150/6 000 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust**	1 263/500 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust**	101,0/40,0 Pf

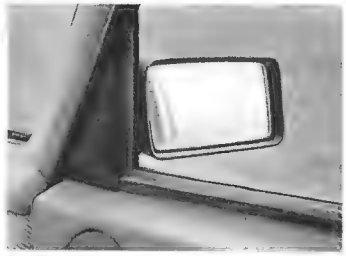
*Renault-Preisliste Nov. 1988 – **bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

Trotz der reichlichen Verarbeitung von Kunststoffen kommt im üppig ausstaffierten und geschickt gestylten 2000-1 Gemütlichkeit auf, auch dank der beiden serienmäßigen Glasdächer. Leider wirken die beiden Glasluken billig, beim Schließen klemmt man sich außerdem leicht die Finger ein. Besser gelöst werden sollte auch die Bedienung des serienmäßig und diebstahlsicher eingebauten Radios. Sind wirklich drei verstreute Bedienteile und ungezählte Regler notwendig, um zu einem, zugegeben, vollen Klanggenuß zu kommen?

Zwei weitere Kritikpunkte an dem ansonsten klar gezeichneten und übersichtli-



Die Gurtpeitschen liegen nicht am Sitzgestell, sondern am Bodenblech



Der rechte Außenspiegel ist elektrisch verstell- und beheizbar – serienmäßig

chen Armaturenbrett: Großen Fahrern verwehrt der lederne Lenkradkranz die Sicht auf den oberen Teil der Instrumente, dafür kommen selbst Riesen mit Affenarmen nur weit vorgebeugt zum Handschuhfach. Wie wär's mit einer Schublade?

Beim Schwärmen über die ungewöhnlichen Lösungen im Inneren vergißt man glatt die Allrad-Technik. Vielleicht auch deshalb, weil sie sich außer durch Verspannungen bei enger Kurvenfahrt überhaupt nur unter Extrembedingungen mit mehr Traktion bemerkbar macht.

Im Prinzip funktioniert der Renault Quadra-Antrieb wie der des VW Golf Syncro. Eine Kardanwelle, im Fall des Espace aus sehr leichten und festen Fasermaterialien, leitet das Antriebsdrehmoment vom allradmodifizierten Getriebe vorn zur Visco-Kupplung vor der Hinterachse. Die Visco-Kupplung entscheidet je nach Schlupf an den Vorderrädern, wieviel Drehmoment zur Hinterachse weitergeleitet wird. Die Kraftverteilung erfolgt stufenlos variabel, absolut unmerklich und kann zwischen 90 Prozent vorn und zehn Prozent hinten bis zum genau umgekehrten Verhältnis schwanken. Renault verzichtete, anders als VW beim Golf Syncro, auf einen Freilauf, der im Schiebebetrieb den Hinterachsantrieb abkoppelt. VW setzte den Freilauf ein, um Syncro und ABS kombinieren zu können. Beim Quadra ist eine Antiblockier-Bremse bis dato nicht lieferbar.

Trotz der Kunststoff-Karosserie und der Versuche, bei den Komponenten des Allradantriebs Gewicht zu sparen, ist der Espace 2000-1 Quadra alles andere als ein leichtes Auto. Der Testwagen wog rund 1400 kg, etwa 75 kg davon gehen zu Lasten des Allradantriebs.

Trotzdem ist er nicht lahm. Jegliches Gefühl von Trägheit erstickt der 79 kW (107 PS) starke 2,2 Liter-Einspritzer im Keim. Es sind dabei weniger die mit 12,3 Sekunden für 0 bis 100 km/h und der Spitze von 172 km/h sehr respektablen Meßwerte, die beeindrucken. Vielmehr ist es das subjektive Gefühl, stets ausreichend motorisiert zu sein.

Wer den Renault Espace nicht als Starfighter mißversteht, kommt mit überraschend günstigen Verbrauchswerten ans Ziel. Im Testmittel waren es 11,4 Liter bleifreies Normalbenzin. Der Tankinhalt von 57 Litern reicht also rechnerisch für genau 500 Kilometer.

Daß diese Distanz nicht zu lang erscheint, dafür sorgt das komfortable Fahrwerk des Espace nach dem Motto: „Nur fliegen ist schöner." Fahrbahnunebenheiten jeder Art absorbiert die Federung ziemlich gelassen. Nur lobende Worte finden sich auch für die Fahreigenschaften. Im Kurven-Grenzbereich schiebt der Espace nur leicht und gut beherrschbar über die Vorderräder. Übersteuern ist ihm selbst bei heftigen Lastwechseln völlig fremd.

Hinzuzufügen ist noch, daß die Servolenkung leichtgängig und exakt arbeitet und die Scheibenbremsen vorn und hinten ihrer Aufgabe tadellos gerecht werden.

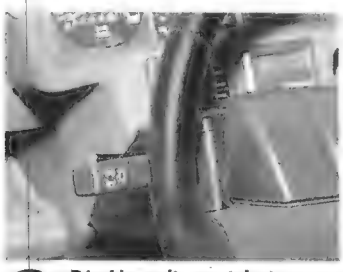
So bleibt der Renault Espace insgesamt als das überzeugendste Raumfahrzeug in Erinnerung, das bislang bei mot angedockt hat. Allerdings auch als das teuerste. Allen, die jetzt Astronauten werden wollen, sei gesagt, daß sie ohne allzu große Konzept-Einbußen an Ausstattung und Quadra sparen können. Es sei denn, sie brauchen Allrad für die Milchstraße. □

Fotos: Binder

DATEN UND MESSWERTE SIEHE SEITE 54

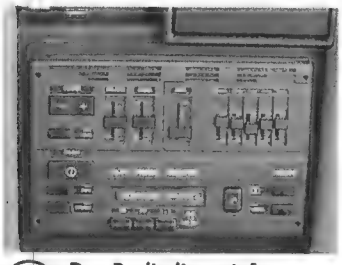
Die Außenhaut besteht aus Polyester. Darunter liegt ein verzinkter Stahlrahmen. Rost ist kein Thema.

ZUM THEMA SICHERHEIT

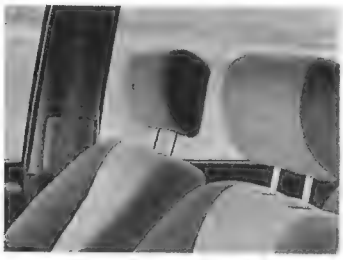


☹ ***Die Hupe liegt nicht in Lenkradmitte, sondern im Lenkstockhebel***

☹ ***Der Warnblinkknopf ist im Notfall nicht schnell genug zu finden***

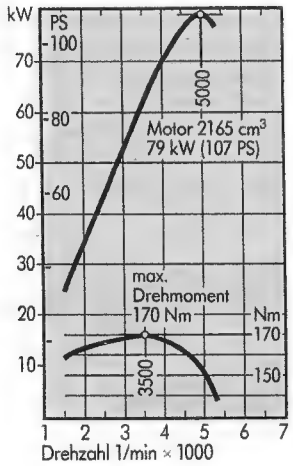


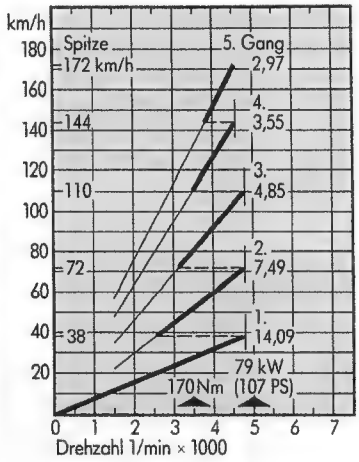
☹ ***Das Radio liegt tief unten, Bedientasten aber auch am Lenkrad***



☺ ***Die vorderen Kopfstützen sind ausreichend verstellbar und hoch genug***

MOTOR





79 kW (107 PS) bei 5000/min, 170 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9,2 (Bleifrei-Normal). Bohrung/Hub 88/89 mm, Hubraum Steuerformel 2150 cm³, effektiv 2165 cm³. Leichtmetall-Vierzylinder in Reihe, vorn längs vor der Achse, fünf Kurbelwellenlager, obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Kühlsysteminhalt 7,3 Liter, Motorölinhalt 5,3 Liter, elektronische Benzineinspritzung und Zündung, geregelter Kat, 57 Liter-Tank, Batterie 12 V 50 Ah, Generator 60 A.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: 4,091 – 2,176 – 1,409 – 1,030 – 0,861 – R. 3,545. Antrieb auf die Vorderräder. Übersetzung 3,444.

FAHRWERK

Radführung vorn einzeln an Doppelquerlenken, oberen und unteren Dreieckquerlenkern, Federbeinen, Querstabilisator. Hinten halbstarre Formprofilachse an zwei Längslenkern und Panhardstab; Schraubenfedern, Hydraulik-Stoßdämpfer, Differential am Wagenboden befestigt (System DeDion). Scheibenbremsen vorn (innenbelüftet) und hinten , Reifen 195/65 R 14 T (Michelin MXT 4 Allwetter) auf 5½ J x 14 Leichtmetallrädern, Notrad 125/90 R 15.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit:
mot-Messung ..... 172 km/h
Werksangabe..... 170 km/h
Messungen bei km-Stand 7883.

Beschleunigungswerte:
0 bis 60 km/h..... 4,8 s
0 bis 80 km/h..... 8,3 s
0 bis 100 km/h..... 12,3 s
0 bis 120 km/h..... 18,5 s
0 bis 140 km/h..... 27,5 s
0 bis 160 km/h..... 46,5 s

Elastizität: (Beschleunigung im 4./5. Gang)
60 bis 80 km/h..... 5,3/7,4 s
60 bis 100 km/h..... 11,2/14,4 s
60 bis 120 km/h..... 18,1/24,3 s
60 bis 140 km/h..... 28,7/37,3 s

Schaltpunkte: von Gang
1 in 2..... bei 36 km/h
2 in 3..... bei 70 km/h
3 in 4..... bei 110 km/h
4 in 5..... bei 144 km/h

Tachoabweichungen:
Tacho 60 km/h ... eff. 54 km/h
Tacho 80 km/h ... eff. 73 km/h
Tacho 100 km/h ... eff. 90 km/h
Tacho 120 km/h ... eff. 110 km/h
Tacho 140 km/h ... eff. 128 km/h
Tacho 160 km/h ... eff. 147 km/h

Innengeräusche: im 4./5. Gang
Leerlauf ..... 50 dB(A)
60 km/h ..... 65/66 dB(A)
80 km/h ..... 66/65 dB(A)
100 km/h ..... 70/67 dB(A)
120 km/h ..... 73/72 dB(A)
140 km/h ..... 81/75 dB(A)
160 km/h ..... – /79 dB(A)

WIRTSCHAFTLICHKEIT

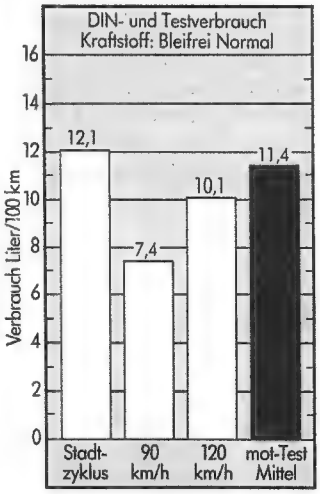
Verbrauch Bleifrei-Normal:
(Liter/100 km)
zügig ..... 10,0 – 11,5
scharf..... 11,9 – 14,4
Kurzstrecke..... 10,2 – 13,5
Testverbrauch/Mittel..... 11,4
Tankreichweite..... 500 km

Ölverbrauch: Im Test über 3 000 km nicht feststellbar.

Wartung: Kleine Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km oder jährlich, große Inspektion alle 50 000 km oder alle 3 Jahre.

HUK-Typklassen:
20/17 (Voll-/Teilkasko).

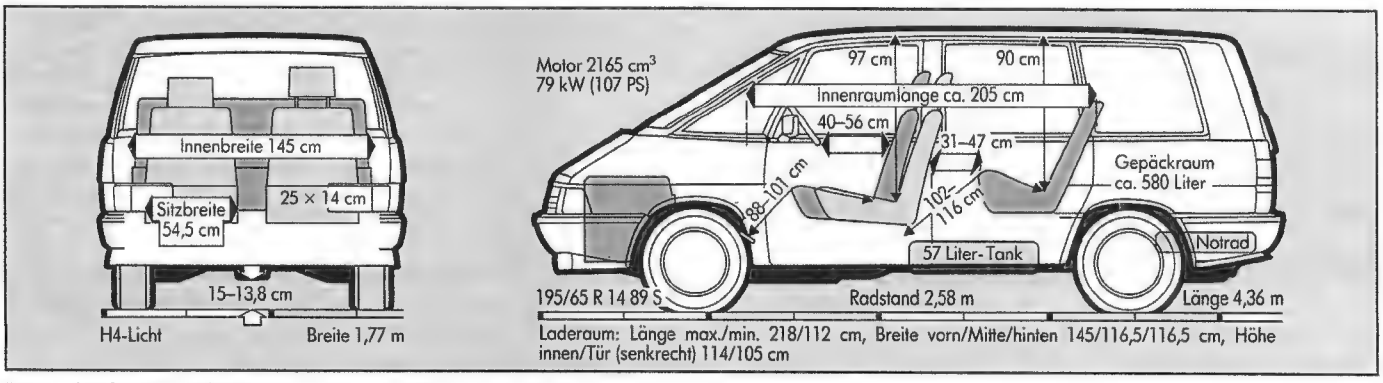
Garantie: Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung.



MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet) 436,5/177,7/172,5 cm, Radstand 258,0 cm, Spurweite vorn/hinten 147,3/149,5 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1367/593/1960 kg. Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung: 1394/566 kg.

Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/600 kg, Dachlast 60 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 2,75. Wendekreis links/rechts 11,0/11,0 m, Spurkreis links/rechts 10,65/10,65 m, Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 88/108 je Minute.



Daten und Meßwerte: J. Reifenrath und K. Groetzner; Zeichnungen: M. Schmid

2,9% effektiver Jahreszins. Und damit fangen Ihre Vorteile erst an.

Denn die Ford Bank macht Ihnen ein Super-Finanzierungsangebot für alle neuen Fiesta, Escort und Orion. Wenn Sie jetzt kaufen. Damit können Sie jetzt zu besonders günstigen Konditionen bei Ford einsteigen. Ihre Vorteile im einzelnen:

Vorteil Nr. 1: Modell nach Wunsch

Welchen Fiesta, Escort oder Orion Sie auch wünschen – mit dem 2,9%-Angebot können Sie in jedes dieser Modelle einsteigen. Auch in die besonders wirtschaftlichen Economy-Sondermodelle mit dem 1,6-Liter-Dieselmotor, mit denen Sie zusätzlich einiges sparen:

- Sie zahlen keinen „Dieselzuschlag" bei den Economy-Modellen, da Sie den Dieselmotor praktisch zum Benzinerpreis bekommen
- Sie ersparen sich teure Extras, denn die Economy-Modelle bieten schon serienmäßig eine umfangreiche Ausstattung.

	Fiesta Fashion 1,1 l, unger. Katalysator	**Escort C, 3türig** 1,3 l, HCS-Euromotor	**Orion CL** 1,3 l, HCS-Euromotor
Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk	14 480,– DM	16 345,– DM	18 100,– DM
Anzahlung	4 080,– DM	5 045,– DM	5 100,– DM
Finanzierungssumme	10 400,– DM	11 300,– DM	13 000,– DM
47 Monatsraten à	234,17 DM	254,43 DM	292,70 DM
Teilzahlungspreis	15 086,– DM	17 003,– DM	18 857,– DM
Finanzierungskosten bei 47 Monaten nur	606,– DM	658,– DM	757,– DM

Vorteil Nr. 2: Laufzeit nach Wahl

Beim 2,9%-Angebot der Ford Bank entscheiden Sie selbst, ob Sie Ihren neuen Ford über 12, 18, 24, 30, 36 oder 47 Monate finanzieren. Ihr Ford-Händler macht Ihnen gern ein Angebot, das Ihren Vorstellungen entspricht.

Vorteil Nr. 3: Auch ohne Anzahlung

Der Super-Zinssatz von 2,9% gilt auch bei Finanzierungen ohne Anzahlung. Das macht Ihnen das Einsteigen in den Ford Ihrer Wahl noch einfacher.

Vorteil Nr. 4: Geringe Finanzierungskosten

Überzeugen Sie sich anhand der Tabelle, wie gut Sie beim 2,9%-Angebot der Ford Bank fahren.

653 C

Jetzt bei Ihrem Ford-Händler. Ford

Gebrauchtwagen-Report: VW Polo

FAST PERFEKT

Hoch im Kurs steht der Wolfsburger Kleinwagen VW Polo bei den Gebrauchtwagenkäufern. Für den kleinen Polo, der 1978 die Rolle des baugleichen Audi 50 übernahm, zahlen Käufer auf dem Second-hand-Markt durchaus auch mal mehr, als es seinem Marktwert eigentlich entspricht.

Gerade als Zweitwagen oder Einstiegsmodell sind die Kleinen aus zweiter Hand besonders bei Frauen und jungen Leuten sehr gefragt.

Der Polo ist freilich auch ein stabiles und handliches Fahrzeug, meinen die Bewerter von Schwacke. Beliebt ist er bei seinen Besitzern vor allem dank seinen niedrigen Betriebskosten und dem guten Wiederverkaufswert.

Seinen guten Ruf verdient der gebrauchte Wolfsburger Piccolo gewiß zu Recht, so die Prüfer. Dennoch ist auch der Polo nicht ganz ohne Fehl und Tadel (siehe Tabelle „Auf einen Blick" rechts).

Beispielsweise läßt die Geräuschdämpfung zu wünschen übrig, die Fahrgeräusche sind deshalb viel zu laut.

Der Gebrauchtwagen-Interessent sollte wissen, daß Hohlraum- und Unterbodenschutz bei den Modellen vor 1980 unzureichend sind. Nicht nur an Türen und Schwellern, sondern auch an tragenden Teilen der Karosserie weisen die Polo-Modelle, die vor dem genannten Baujahr produziert wurden, erhebliche Rostschäden auf. Ein Mangel, der sich dann bei Autos jüngerer Jahrgänge seltener findet.

Auch weitere Minuspunkte gibt es: Der Motor ist vergleichsweise häufig undicht, und er verliert Öl; auch beschädigte Achsmanschetten kommen relativ häufig vor.

Wer aber einen insgesamt zuverlässigen Gebrauchtwagen sucht, ist mit einem Polo sicherlich gut bedient. Vor allem die Steilheck-Version bietet viel Raum und variable Nutzung. Einer der wichtigsten Pluspunkte des beliebten Kleinwagens ist sein unproblematischer Wiederverkauf. Die Nachfrage ist groß, der Wertverlust klein, gebrauchte VW Polo müssen nicht lange auf Interessenten warten. *mh*

SOVIEL KOSTEN GEBRAUCHTE VW POLO

Modell	Neupreis	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
CL 1.05 Stufenheck, Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	(15 675)	11 800 10 700	10 800 9 800	8 800 8 100	7 700 7 100	7 100 6 500	6 400 5 950	5 700 5 300	
CL 1.3 Stufenheck, Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	(16 660)	12 400 11 500	11 500 10 700	10 200 9 600	8 900 8 400	7 600 7 300	6 700 6 500	5 900 5 750	
Fox 1.05 Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	13 910	11 300 9 100	9 900 8 400	8 700 7 400	7 600 6 500	6 700 5 600			
Fox 1.05 Euro-Kat, Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	14 210	11 700 9 200	10 400 8 800	9 300 7 900					
CL 1.05 Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	14 735	12 200 9 600	10 800 9 200	10 200 8 700	9 200 7 800	7 800 6 600	6 950 5 950	6 400 5 450	5 700 4 850
CL 1.05 Euro-Kat, Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	15 035	12 500 9 800	11 300 9 600	10 800 9 200					
CL 1.1 Ko.-Lim., 2tür., 37 kW (50 PS), 1085 cm³, BN	(13 549)						6 950 5 950	6 400 5 400	5 600 4 750
Fox 1.3 Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	14 910	11 900 9 600	10 400 9 100						
Fox 1.3 Euro-Kat, Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	15 210	12 400 9 800	11 100 9 600						
CL 1.3 Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	15 735	12 700 10 100	11 200 9 700	10 300 8 950	9 200 7 950	7 950 6 950	7 100 6 200	6 300 5 500	5 600 4 950
CL 1.3 Euro-Kat, Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	16 035	13 200 10 300	11 800 10 300	11 100 9 600					
GL 1.3 Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	(15 055)					8 300 7 200	7 400 6 500	6 600 5 800	5 900 5 200
CL 1.3 S Ko.-Lim., 2tür., 55 kW (75 PS), 1272 cm³, S	17 125	13 800 10 950	12 200 10 600						
Fox Diesel Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1272 cm³, D	16 235	13 200 10 600	11 600 9 900						
Coupé C 1.05 Cp., 2tür., 33 kW (45 PS), 1043 cm³, BN	(14 035)		10 300 8 700	9 300 7 900	8 100 6 900	7 800 6 600			
Coupé CL 1.3 Ko.-Cp., 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	16 050	12 900 10 300	11 500 9 950	10 500 9 200	9 400 8 200	7 400 6 500	6 600 5 850		
Coupé CL 1.3 Euro-Kat, 2tür., 40 kW (55 PS), 1272 cm³, BN	15 525	13 200 9 950	11 900 10 500	11 300 9 800					
Coupé GT 1.3 S Ko.-Cp., 2tür., 55 kW (75 PS), 1272 cm³, S	18 290	14 900 11 700	13 200 11 600	12 300 10 700	10 900 9 500	9 500 8 300	8 200 7 200	7 200 6 400	

1. Zeile: Privatmarktpreise, 2. Zeile: Orientierungswerte für Inzahlunggabe beim Neuwagen-Händler bei Kauf eines gleichwertigen Neufahrzeugs. ( ) Produktion des Modells eingestellt. Kraftstoffe: BN = Bleifrei-Normal, D = Diesel. Sonderausstattung: S-Dach + 3 Prozent, 5-Gang + 2 Prozent. Quelle: AUTOCOM GmbH, Stuttgart. Stand: Januar 1989.

Auf einen Blick

VW POLO

Der mot-Gebrauchtwagen-Testbogen wird von Kfz-Sachverständigen der Schwacke-Bewertung in ganz Deutschland ausgefüllt. Die Schwächen (Minuszeichen) des Autos sind schwarz unterlegt. ○ bedeutet durchschnittlicher Zustand.

mot SCHWACKE-BEWERTUNG

MOTOR

○	Motorleistung
○	Motorleerlauf
+	Kolben
+	Nockenwelle
−	Motor Öldichtheit/Ölverbrauch
−	Ventile
+	Zylinderkopf
○	Keil-/Zahnriemen
○	Startverhalten/Zündanlage
○	Kraftstoffanlage
○	Kraftstoffverbrauch
○	Vergaser
+	Einspritzanlage
○	Kühlsystem
○	Auspuffanlage

KRAFTÜBERTRAGUNG

○	Kupplung
○	Schaltgetriebe
+	Automatikgetriebe
+	Differential
○	Achsantriebswellen
−	Achsmanschetten
+	Motor-/Getriebeaufhängung

ACHSEN

−	Vorderachse
+	Hinterachse
○	Achsaufhängung
○	Federn
○	Stoßdämpfer
+	Längslenker
+	Querlenker
○	Radlager
○	Trag-/Führungsgelenke
+	Stabilisatoren

LENKUNG

+	Lenkgetriebe
−	Lenkgestänge
○	Spur-/Sturzfehler

BREMSEN

−	Betriebsbremse
−	Feststellbremse
○	Bremsleitungen
○	Bremskräfte
+	Hauptbremszylinder
○	Fußkraft/Handling

ELEKTRISCHE ANLAGE

○	Beleuchtung
○	Batterie
○	Anlasser/Schwungrad
○	Lichtmaschine
+	Armaturen
○	Signaleinrichtungen
+	Schalter
+	Elektrisches Sonderzubehör
+	Scheibenwischeranlage
○	Lüftung/Heizung
○	Verkabelung

KAROSSERIE

ROST

○	Lack
○	Bodenblech außen/innen
−	Türschweller außen/innen
+	Türsäulen unten
○	Längsträger vorn
+	Längsträger hinten
○	Stoßkanten Innenkotflügel
○	Stoßkanten Außenkotflügel
−	Reflektoren
○	Motorhaube
−	Gepäckraumdeckel/Heckklappe
−	Türen innen
+	Schiebedach
○	Radkasten innen
○	Federlagerung oben
○	Querträger vorn

DICHTHEIT

+	Gepäckraum
○	Scheiben
○	Innenraum

SONSTIGES

○	Allgemeine Verarbeitung
−	Geräuschdämpfung
−	Fahrgeräusche

STÄRKEN

- Stabiles und zuverlässiges Fahrzeug
- Viel Platz
- Niedrige Betriebskosten

SCHWÄCHEN

- Anfällige Handbremse
- Hohe Fahrgeräusche
- Rostanfällige Reflektoren

MARKTLAGE

- Sehr guter Wiederverkaufswert
- Starke Nachfrage
- Hohe Preise

KAUFBERATUNG

- Zu empfehlen
- Auf Motoröl-Undichtheiten achten

Polo Coupé: die Alternative zum Steilheck-Modell

VW Polo
auf dem
Gebrauchtmarkt

„KEINE STANDZEITEN"

Knapp 850 000 VW Polo fahren derzeit auf deutschen Straßen. Damit ist der Polo ganz gewiß ein Erfolgsmodell – neu und gebraucht. Mit dem Golf kann der kleinere Polo auf dem Gebrauchtmarkt freilich nicht ganz konkurrieren, denn der Golf „ist und bleibt der absolute Renner", stellt Herbert Neugebauer von der VAG Glöckner in Frankfurt fest.

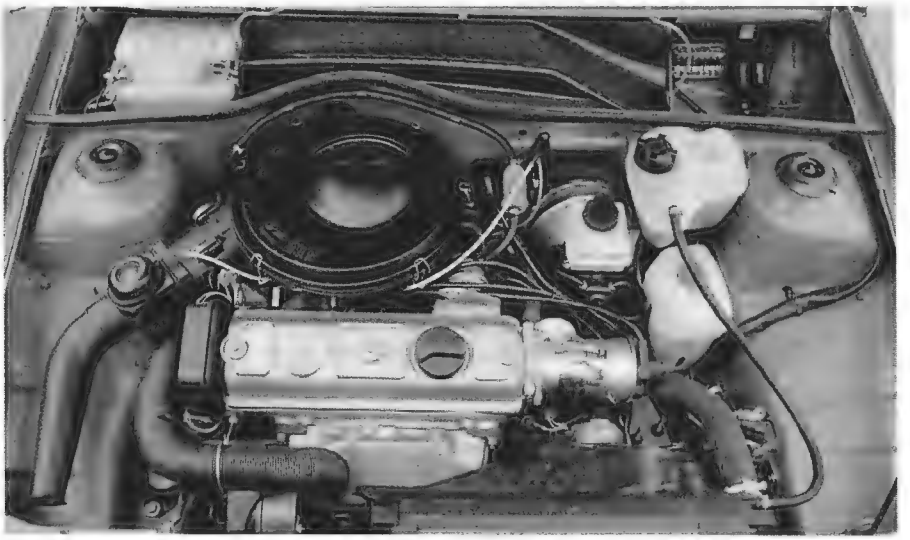
Standzeiten kennen die Händler vom gebrauchten Polo aber ebensowenig wie vom Golf. Die Händler haben kaum genügend Autos, um alle Kundenwünsche zu befriedigen, so stark ist die Nachfrage. Das berichten übereinstimmend auch VAG-Händler in verschiedenen anderen deutschen Großstädten.

Teils liege es daran, so Herbert Neugebauer, daß der Polo vor allem auf dem Privatmarkt seinen Besitzer wechselt, andererseits sei er gerade als Einstiegsmodell und Zweitwagen sehr begehrt. Der Polo habe eine kleinere Maschine und sei in der Versicherung niedriger angesiedelt als sein größerer Bruder Golf.

Als Neuwagen, meint Otto Wachs von der VW-Pressestelle in Wolfsburg, wird der pfiffige Kleinwagen bevorzugt von Frauen gekauft, die Käufer und Käuferinnen sind in der Regel jung. Dies gelte auch für den Polo aus zweiter Hand, bestätigt das Autohaus Schultz in Essen.

Besonders auffällig ist der ungewöhnlich niedrige Wertverlust des Polo. Nach einem Jahr und rund 16 000 Kilometern verliert er mit lediglich 18 Prozent in seiner Klasse am wenigsten an Wert. Und auch in den nachfolgenden Jahren ist die Wertminderung vergleichsweise gering. Otto Wachs: „Ein geringer Wertverlust zeugt immer von hohem Ansehen. Viele unserer Käufer haben positive Erfahrungen mit dem Polo gemacht und wissen um die hohe Qualität unserer Fahrzeuge."

Und Peter Vorscherau vom Hamburger Autohaus Raffay verweist ergänzend auf die Modell-Konstanz des Polo: „In Optik und Konstruktion hat der Polo eine starke Kontinuität. Der Verbraucher weiß, daß er ihm allein schon deshalb vertrauen kann." □



Die Geräuschdämpfung läßt zu wünschen übrig, der Motor ist zu laut

mot fragt...

...Dipl.-Ing. Wolf-Dieter Freiwald, 35, von der DEKRA-Niederlassung in 3110 Uelzen

Ausgereift

Frage: Kann der Käufer bei einem gebrauchten Polo bedenkenlos zugreifen?

Freiwald: Eigentlich ja, vorausgesetzt, das Auto wurde nach 1980 hergestellt. Polo-Modelle sind in Konstruktion und Technik ausgereift und kennen heute keine Korrosionsprobleme mehr.

Welche Motorisierung empfehlen Sie?

Ich würde zum Kauf eines Polo mit dem 40 kW (55 PS)-Motor raten. Gegenüber den leistungsschwächeren Motoren hat er ein kräftiges Durchzugsvermögen.

Und die Ausstattung?

Die Grundmodelle sind für durchschnittliche Ansprüche ausreichend ausgestattet – aber H4-Scheinwerfer und Bremskraftverstärker sollten, sofern nicht vorhanden, nachgerüstet werden.

mot markt

Verkaufen, suchen, tauschen. Schnell und erfolgreich. Händleranzeigen sind mit einem „H" gekennzeichnet.

In letzter Minute

Als besonderen Service für unsere Automarkt-Inserenten bieten wir die Möglichkeit, Kleinanzeigen in begrenztem Umfang auch noch nach dem Anzeigenschlußtermin aufzunehmen. Die Veröffentlichung erfolgt auf den Seiten „In letzter Minute". Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet.

ALFA ROMEO

Alfa Bertone, EZ 73, Heck besch., fahrbereit, VB 3200,-. 09170/2008

Su. Kontakt z. Montreal-Fahr. zw. Erfahrg.aust. Ralf, 07666/2579

AUDI

Urquattro, Bj. 2.83, 200 PS, scheckh.-gepfl., Digital, VB 23.800,-. Tel. 08441/18286, ab 18 Uhr

Audi 90, 136 PS, EZ 7.87, 40000 km, ABS, Proconten, Stereo, Sportpak., tiefer, Tempom., weiß, NP 45.000,-, VB 30.000,-. Tel. 02222/4474

80 1,8E, EZ 11.87, 14000 km, nilgrünmet., Sportsit., SSD, Nichtr., leich. Heckschad., VB 24.900,-. 06465/4223

BMW

Z1, Auslieferung 89, v. Priv. abzugeben. Chiffre MK02/247131

BMW 745iA, 5.84, Vollausst., Langstrecke, EH-Getriebe, Büffelleder, Klimaautom., el. FH, ESD, bronzitbeigemet., DM 25.000,- inkl. 14% MwSt. Tel. 02261/53005, tagsü. H. Ley

750i, Leder, Radio, el. FH, Klimaautom., Langstrecke, 10.87, blau-met., 85.000,- inkl. 14% MwSt. Tel. 02261/53005, tagsüber H. Ley

Unfallwg. 735, 84, 13.900,-; 316, 84, 6900,-; 325i, 88, 29.900,-; 320i, 88, 22.500,-; 324td, 88, 16.500,-; 323i, 84, 9950,-; 320i, 88, 15.900,-; 524td, 84, 10.900,-. 06391/5657 H

325i, 6.86, Leder, BBS, Vollausst., 32.500,- i. A. Tel. 06391/5657 H

DRINGEND GESUCHT!
Alle BMW, ab 83. **AUCH UNFALLBESCHÄDIGT.** Tel. 06391/5657 H

BMW 635 CSi, EZ 3.88, ca. 57900 km, bronzitbeige-met., Sportsitze, RC, Lederausst., Klimaanl., Alu, Leasingvertr. mtl. 1129,- DM kann übernommen werden. Tel. 089/32009553

M635 CSi, 286 PS, Mod. 85, 79000 km, 1. Hd., supergepfl., unf.fr., DM 39.900,- (MwSt. ausw.). 02351/12888 od. 12893 (n. Gesch.schluß). Auto-Arens H

CHEVROLET

82er Corvette Crossfire Injection, EZ 83, 50000 mls, 1. Hd., Glasdach, 1a, VB 35.500,-. 06104/65851

81/79er Corvette, § neu, L 82, met., innen Led., 25.000,-. 0911/671442

Little Red Corv. Convertible, Bj. 68, Topzust., Pr. VS. 02156/5292

FERRARI

Suche 3,2 Mondial-Cabr. od. 328 GTS, Tel. 07433/5159, Fax. 5189, Tx. 17-743319

Priv. Barzahler sucht Ferrari bis 80.000,-. Tel. 02235/85848

F 40 Burago 1:18 zu verk. 02235/85848

FORD

Cosworth Flügel, 4.87, 24000 km, 1. Hd., Extr., DM 39.000,-. 09522/271 H

Ford Scorpio 4x4 Allrad, Bj. 86, 39000 km, Zub., RC, SD, Spoiler v. + h., Seitenschw., RS-Lenkrad, weiß, TÜV neu, NP 52.000,-, VB 27.000,-. Tel. 0231/141471, werkt. ab 17 Uhr

GELÄNDEWAGEN

Blazer Allrad, Bj. 79, 5,7 Ltr., V8, 240 PS, Felgen 10x15 m. 33x12,5-15, Bilst.-Dä., Rammsch., ÜB, LKW-Zulassg., sowie v. E-Teile, DM 9950,-. Tel. 02247/3398 oder 2088

Range Rover, 83, Leder, VB 24.000,-. Tel. 0421/272593

Suche Alu- od. Stahlfelge, DB-G für 205 R16. 07424/3412 od. 4046

Blazer S 10 4,3 Neuwagen, schw., Vollausst., VB 48.500,-. 06104/65851

Suche Isuzu Trooper, 4trg., Unfallwagen. Tel. 02772/51072 ab 18 h

85er Jeep, CJ-7, 38000 mls, 6-Zyl., 5-Gang, Hardtop, m.v. Extr., Chrom, ca. DM 22.000,-. Tel. 06086/3114

CJ-7 V8, schw., Chrom, Hardtop, Superzust., DM 18.500,-. 06126/1689

Jeep Cherokee, 6-Zyl., 4,0 Ltr., Einspr., 170 PS, EZ 1.88, blau-met., Extr., DM 35.000,-. 07161/7825

JAGUAR

1970er E-Type, Roadster, 6-Zyl., 4-Gang, rot/schw. Led., total rest., DM 36.000,-. Tel. 06086/3114

XJ6, 80, 1a, Neut., 6950,-. 07191/65686

Jaguar Daimler Sovereign XJ 6 4,2, Bj. 7.83, schwarz/schwarz, 81000 km, sehr schön, DM 27.500,-, v. Priv. Tel. 089/92322520

LANCIA

Lancia HPE Executive, Einspritzer, 5-Gg., SSD, v. Extr., 1. Hd., n. 55000 km, Bj. 82, 10.000,- VB. 06132/58833/87666

Thema 8.32, 10.87, 18000 km, NP 83.000,-, VB 55.000,-, neuw. 05691/4543 od 6047

Suche, Unf. Delta 4WD. 08638/84509

MASERATI

Su. Merak, m. Mot.- o. Unf.schad., Frontteile, WSS, Kühler. 02802/1335

MERCEDES

Suche, 5-Gang-Getriebe, DB Typ 123. Tel. 07424/3412 od. 4046

Merc. 500/560 Biturbo bis 500 PS. Kaiser Turbo Techn. 09382/6769 H

600 Pullman, nur 5000 km, schw., Ganzled. grau, a. Extr., neuw., DM 520.000,-. Tel. 06331/47240 H

350 SL KOENIG, Bj. 72, Umbau 86/87, VB 43.000,-. 08281/3661 ab 20 h 3030

JW 230 CE, bl.schw.-met., EZ 1.88, 10500 km, ESD, ABS, re. Außenspgl., 4x el. FH usw., VS. 07161/813709

190 E, alle Extr., Coupé-Haube, Breitreif., tiefer, evtl. mit C-Netz, NP 78.000,-, VB 31.500,-. 02403/31819 werktags oder 65025 Sa. u. So.

JW v. WA, 250 TD, ABS, AHK, ESSD, sehr gepfl., VB 48.900,-. 07051/7188

500 SEL, Bj. 85, bleifrei, 140000 km, bl.schw.-met., SD, Lederausst. schw., Klima, ABS, Airbag, Diebstahlanl., Sitzhzg., Bar, Stereo Blp. Berlin, scheckh.-gepfl., VB 46.000,- DM. Tel. 06221/14052 od. 44538

OPEL

Manta BCC, Bj. 81, 2,2 Ltr., 143 PS, Mot. ca. 20000 km, Col., Recaro, Sportausp., 7J 15 BBS m. 225/50-15, Sperre, Lederlenkr., Koni tiefer, Dopp.-Scheinw., Spoil. usw., DM 8900,-. Tel. 02247/3398 oder 2088

Corsa 1,8E, 130 PS, 195/50 VR, 6Jx15, 55 mm tiefer, a. TÜV, Perlm.lack., Getriebeschad., VB 14.000,-. 0202/435476 od. 744992

4matic SSF 9,5"13. 0941/81646

Kadett C Cpé., 2,3 Ltr. Kissling-Mot., 2000 km, Verg., 7x13 185/60, tief, Koni, a. TÜV, Re. ü. 23.000,-, VB DM 15.000,-. 0212/205206 od.205605

Kad. C 2 Ltr. E, T. 05251/32564

GSi Motor/Getriebe, 1,8 Ltr., 115 PS, neu 100 km, DM 3800,-. 06092/1523

PORSCHE

911 Turbo, schieferblau, 69000 km, Bj. 84, alle Extras, v. Priv., VB 68.000,- DM. Tel. 0421/832260

911 Carrera, Coupé, 85, weiß/schw., Extr., 45.900,-. 02173/81296/42861

911, Bj. 73, toprest., umgeb. auf 87er Mod., Tel. 06404/2075 H

944, Bj. 1.87, rot, Kat., 32000 km, NP 64.000,-, VB 41.000,-. 07152/42228

4x M+S, a. 6+7" ATS, 90%. 06658/416

944 Turbo, 6.86, 30000 km, Extr., VB 43.000,-. 02974/1520 wt. ab 17 h

Bildschöner 911 Carr., 7.86, 53000 km, met., Led., ESD, Fuchs usw., 1. Hd., Scheckh., unf.fr., VB 59.900,- inkl. MwSt. Tel. 07731/46158

RENAULT

Espace 2000 TSE, 5.86, v. Zub., NP 53.000,-, f. 37.500,-. 0521/177124

Su. Alu-Felg., R 17 J 6. 06151/312213

RENNWAGEN

GOLF GTI 1.6 Ltr., Gr. H, Girling-Bremse u.v.m., Pr. VB. 09170/1216

ROVER

Range Rover EFi Autom., Mod. 88, 18000 km, Breitrf. (8fach), rot-met., 1. Hd., RC, Extr., 54.500,-. 06331/47240 H

SAAB

9000 Tu. 16, Umb. Heuschmid HS 6, 3 J. alt, 75000 km, schieferbl.-met., Vollausstg., Klima, Led., Alu, scheckh.-gepfl., 8fach bereift, Standort: Oberbayern, VS + MwSt. 08857/9308

SUBARU

Suche Turbo-Mot. od. Einspritzer, auch defekt. T. 09332/3742 n. 19 h

TOYOTA

MR 2, EZ 4.87, weiß, 124 PS, 37000 km, Breitreif. u. sonst., gt. Zust., Preis VB. Tel. 089/7004365

TVR

TVR 3000, Bj. 78, 71500 km, Krümmer u. Auspuff aus Edelstahl, Preis VB. Tel. 0471/45757, Sa. ab 16 h

VW

Golf GTI 16V, Kat., 3.88, 11500 km, diam.silb., RC Gamma, SD, Servo, grün. Glas, Beif.spieg., NP 32.800,-. VP 23.900,-. 06838/80254, Chif. MK02/247240

Super Golf GL, 90 PS, Kat., Autom., Mod. 86, SD, 4tür., Color, ATS-Alu, 4 M+S, RC, Recaro-Ausst., 36000 km, weg. Firm.-Fahrz., VB 23.000,-. 09171/61355, nach 19 h

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Norddeutschld. bietet Zusammenarbeit für die Beschaffung von Fahrzeugen an Wiederverkäufer bzw. Aufbau einer Exportfirma. Chiffre MK02/247200

Der erfolgreichste Auto-Markt Deutschlands

Ausgabe für Ausgabe rund vier Millionen Kontakte zu autointeressierten Lesern

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

Mit dem Coupon:
Einfach ausfüllen, ausschneiden und einsenden.

Mit dem Fernschreiber:
an diese Nummer: 723900

Mit dem Telefon:
Mo–Do 8.00–17.00 Uhr.
Fr 8.00–16.00 Uhr unter der Rufnummer 0711/204388

Mit Telefax:
Nummer: 0711/2043349
Über Btx:
Seite * 342001124 #

Anzeigenbeispiel:

280 TE, das ideale [illegible]nfahrzg., zugel. f. 7 Pers[illegible]zg., unfallfr., Autom., B[illegible] 4.88, blau-rot, 23800

10 mm

Annahmeschluß für Fließsatz-Anzeigen

Texteingang bis zum:	Erste Veröffentlichung in einem der Kombinationstitel:
9.1.1989	20.1.1989 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell
16.1.1989	27.1.1989 auto motor und sport + MOTORSPORT aktuell
23.1.1989	3.2.1989 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH & Co. KG

Auto-Markt, Postfach 106036, 7000 Stuttgart 10

Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (Einzelbelegung einer Zeitschrift nicht möglich)	privat DM	gewerbl. DM zuzügl. MwSt.
Kombination A ☐	mot · auto motor sport · sport auto · MOTOR SPORT aktuell	15,50	24,–
Kombination B ☐	mot · auto motor sport · sport auto	13,50	22,–
Kombination C ☐	mot · auto motor sport	11,50	19,–
Kombination D ☐	mot · auto motor sport · MOTOR SPORT aktuell	13,50	21,–
Kombination E ☐	mot · auto motor sport · Motor Klassik	13,50	22,–

Folgender Text soll _____ mal unter der Rubrik _____ ab der nächstmögl. Ausgabe als Privatanzeige ☐ bzw. gewerbliche Anzeige ☐ erscheinen:

▶ Pro Zeile max. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume ◀

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm
15 mm

Die Anzeige soll erscheinen

☐ mit meiner kompletten Anschrift

☐ nur mit meiner Telefonnummer

☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 12,–)

☐ Darf auch in Rubrik »In letzter Minute« erscheinen.

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Belegexemplar von:

☐ sport auto

☐ auto motor und sport

☐ Motor Klassik

☐ mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

☐ MOTORSPORT aktuell

mot 2/89

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. _____

Bankleitzahl _____ bei der _____ ab.

Name/Firma

PLZ/Ort

Vorname (ausgeschrieben)

Telefon (inkl. Vorwahl)

Straße/Nr. (kein Postfach)

Rechtsverb. Unterschrift

Datum

Alfa Romeo

GTV 6 Grand Prix, EZ 84, 30000 km, Leder, a. Extr., Wertgutachten über 32.500,-. DM 25.900,-. 06106/14067

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 E · 7300 Esslingen · ☎ 0711/353066

Faltdächer f. Spider 2000, a. Bj., 460,-, m. Montage 790,-. 08231/31870 H

Firma sucht Alfa 33, 1,3+1,5 u. 75, 1,6 +1,8, Vorführwg. neu+gebr., nur Händler. Tel. 089/365496 H

GTV Bertone 2000, Bj. 71, w./schw., Topzust., v. Extr., VS. 0821/415941

Alfa 90 2,5, EZ 12.84, 79050 km, i. A., DM 12.800,-. Tel. 0711/535021 H

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
- Montageservice
- Alle Fabrikate
- Große Auswahl
- Günstige Preise

kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf.1708, Tx.7267483
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
☎ 07022/5884

Alfa 75 2,5, Kat., silberweiß-met., SSD, EZ 11.87, 19000 km, DM 29.600,-. Tel. 0711/535021 H

GTV 1600, Kante, 67, Alu, Original, kein Rost, DM 9800,-. 07542/4506

Spider, 7.86, silber, Alu, RC, 40000 km, DM 19.000,-. Tel. 0201/699578

Suche GTV 6/2,5. Tel. 05241/47996

Wir machen mehr aus Ihrem Alfa Romeo. Wir haben das richtige Zubehör-Programm. Info-Set gegen 3,– DM Schutzgebühr.
Delta Autotechnik GmbH
Arnoldsweilerstraße 47
5160 Düren ☎ 02421/17590

Giulia 1300 Super, Bj. 1971, 144000 km, sehr gepfl. Garagenfzg., TÜV 8.90, DM 6500,-. Tel. 06352/1286

Alfetta Q.V., Einspritzer, 130 PS, EZ 8.83, TÜV 4.90, Alu, ZV etc., Garantie bis 3.89, VB 6300.-. 0931/707136

GEHEIMTIP!! Für Pirelli-Reifen. Tel. 02635/5187, Der Reifen-Flöer H

NEUTEILE PASSEND FÜR ALLE ALFA ROMEO
Superpreise · täglicher Expreßversand
Katalog gegen Einsendung von 6,– DM anfordern
Firma Spitzer · 5450 Neuwied · Königsberger Str. 12
Telefon 02631/53018 · Fax 53020 · Telex 867724

90/2,5, EZ 86, VB 14.000,-. 05541/1879

Alfetta, 7x15, Verbr., Gasanl., ZV, Wi/Wa., Fächer, Kenwood usw. 0256/23977

Alfa Romeo-Motoren und -Getriebe
alle Typen, auch Oldtimer, mit Jahres-Garantie. Ersatzteile-Expreßversand
MOTORENTUNING für Sud - 33 - 2000 - GTV 2.5
Katalog gegen Einsendung von DM 5,–
PS-Schulze · 6418 Hünfeld · Tel. 06652/3813

Alfetta 2,0, EZ 2.82/90, rot, Color, el. FH, gepflegt, DM 4500,-. Tel. 0201/251456

Sondermodell Alfa Spider 2 Ltr., Bj. 7.87, orig. 8000 km, unf.fr., DM 25.500,-, Inzn. mögl. T. 05551/64711 H

GTV 6 2,5, 4.85, VB 16.000,-. 07071/52860

Giulietta, EZ 81, TÜV 12/89, Alu Ronal 6Jx14, Verbr., Spoil./Heckschürze, Mot.-Schad., VB DM 1000,-. Tel. 09339/1237 ab 17 Uhr

GTV 6 2,5, EZ 8.88, schw.-met., Led., Alu, 14500 km, SD, DM 26.000,-; **GTV 6 2,5,** EZ 8.84, anthr.-met., Innenausstg. neu, werkst.-gepfl., Alu, DM 12.500,-. Tel. 02825/555

Amerikanische Wagen

Einzelstück! Chevy Pick-up Dually, Bj. 85, TÜV neu, Lkw-Zul., 230 PS, als Sattelzug mögl., doppelt bereift, viele Extr., 60.000,- DM. Tel. 06852/304.

THE AMERICAN DREAM
Bei unseren Importpreisen muß es kein Traum bleiben.
Leasing- und Barpreise aller US-Cars auf Anfrage
MAWO GmbH US-CAN Car Import · Ophofstr. 19
4650 Gelsenkirchen · Telefon 0209/32757

Dri. ges. US-Cars. 040/5592084/85 H

US-Teile-Service, GM + AMC, Rosemarie Gruss, Ersatzteile u. Zub., Motoren u. Getr. neu u. gebr. 040/6522929 H

US-Bremsteile. 06301/9700 H

CHEVY-PARTS & TUNING, Big Block, Small Block, Nitro, Katalog anfordern. Tel. 040/7542280 H

American Cars Heilbronn, Breitfelg., Breitreif. u. Sidepipes f. sämtl. US-Fzg. m. TÜV. Tel. 07131/161384 H

US-Auto-Teile-Service
Fritz Schröder · Osdorfer Landstraße 183
2000 Hamburg 53 · Telefon 040/801071
Telex: 211991 fsch d

US-KFZ, zu Discountpreisen, neu +gebraucht. Tel. 04321/66229 H

Ständig 25 GM-Neuwagen lieferbar. Chevrolet, Pontiac, Buick, Cadillac, Oldsmobile mit Händler-Garantie, Opel + GM Schillinger, Tel. 07821/21001 H

Corvette Trans Am, Camaro, Blazer u.a., An-/Verkauf. Tel. 0228/317751 H

LUXUS-VANS, NEU. 07361/71017 H

Transport, TÜV, Zollabwicklung für Ihre Importfahrzeuge MAWO US-CARS. Tel. 0209/32757 H

US-Unf./Mot.schäd. ges. 0228/317751 H

Suchen Sie das luxoriöse Büro- und Konferenzfahrzeug? ROLTHO American VANS Import, Inh. Thomas Paul, Tel. 040/5537980. H

Trans Am, Bj. 87, a. Extr., weiß, wie neu, DM 29.900,-. T. 06171/51646 H

US-PARTS 06226/7411

Chevy Silverado 10, long bad, 454 cui, techn. + opt. Topzust., Bereif. 275/60, TÜV neu, VB 23.500,-. Tel. 089/9570560

Big Blazer 5,7, 210 PS, Bj. 88, 6000 km, Kompl.-Ausstg., Kat, nur DM 44.000,-. Tel. 07556/8511

GM-Vans · Dodge · Ford · Astro
aus eigener Produktion in ELKHART, USA.
Profitieren Sie vom Dollarkurs. Sie sparen, wenn Sie direkt beim Hersteller kaufen. Auch Übernahme in USA möglich.
EURAGO GmbH · Muntpratstraße 10
7980 Ravensburg · Telefon 0751/17663+
22728 · Telefax 0751/17613

Zoll/Inch-Schlüssel, von 5/16 bis7/8", insg. 15 versch. Schl. Chrom-Van. 39,95 DM inkl. Versand, per Nachnahme. Fa. G. Seib, Hallhüttenweg 57, 6074 Rödermark, Postkarte genügt, Tel. 06074/1469 H

AUSPUFFANLAGEN
Anfertigen und montieren für US-Fahrzeuge und Oldtimer bei
1.2.3. AUTOSERVICE · Spezialwerkstatt
6900 Heidelberg · Telefon 06221/12349

Winterangebot! 79er Ford Mustang Ghia, V8, 5 Ltr., TÜV/ASU neu, gt. Zust., VB 4500,-. Tel. 0211/660749

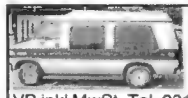
Mustang 2,8, 79, VB 3950,-. 07156/27557

US-Automobile sowie neue u. gebr. **GM-Teile.** 06032/33911 H

QUALITÄTS-VERDECKE
Teppiche
Hardtops
Leder
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
Pf. 1708
7440 Nürtingen-Au. ☎ 07022/5884

Heidelberg-Motors
US-PKW- und Van-Verschleißteile. Die Fa. mit dem größten Lager a. Hd. Motoren, Getriebe im Austausch. Viele Gebrauchtteile, eigener Import und eigene Reparatur. Tel. 06221/302251 H

US-Cars u. Parts. 040/856810 H



Chevy Van 20, 1988, neu, Hochdach, exklusive Ausstg., DM 58.900,- VB inkl MwSt. Tel. 08151/8171.

Für Kenner, AMC Eagle Wagon 4x4, Kombi, EZ 83, 4,2 Ltr., 115 PS, AHK, Klima, neue Breitrf., unf.fr., DM 12.000,-. Tel. 0511/824781

US-AUSPUFFANLAGEN
☎ 06301/9700 H

Chrysler Cabrio, 148 PS, EZ 7.88, 14000 km, blaumet., Autom., auf Rost/Motor 3 J. Garantie, Led., a. elekt., Servo, Col., 40.000,-. 05721/72382

Pont. Fiero GT, 4.88, V6, 2,8, 5000 mls., weiß, Led., Glasda., Autom., 10.000,- u. NP., VB 38.800,-. 08860/448

Caramba Scheiben-Reiniger

GMC Van Starcraft, 4 Mon. alt, 16000 km, aller Luxus, mit B2-Telefon, NP ca. 78.000,-, jetzt 58.000,- inkl. MwSt. 06251/75236

Preisvorteil Chrysler · Ford · GM
Auto Steddern US NEUWAGEN
Tel. 07361/71017 · Fax 71080
7080 Aalen-Attenhofen · ständige Ausstellung

Chevy Power Van, Verkauf, Vermietung, Leasing, Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Tel. 06150/84521 H

Direkt aus USA und Canada
am günstigsten vom US-Großhändler. Seit 33 Jahren Exporterfahrung, ältester, zuverlässigster USA-Exporteur. Spezialisiert in neuen/gebrauchten Geländewagen. Alle US-Fahrzeuge (Pkw, Lkw, Allrad). Spezialumbauten. Schnellste Lieferung aller US-Autoteile. Händleranfragen willkommen. Sofortige Verschiffung ab Lager möglich oder veredelt nach Ihren Wünschen innerhalb von ca. 60 Tagen.
Autoxport, Inc.
180 Broadway, New York, N.Y. 10038, USA
Tel. (212) 3491168, Tx. 232827, Fax (212) 3491329

Ihr starker US-VAN Partner im Norden, ständig 10-12 Neufahrzeuge am Lager, ein Besuch bei uns lohnt immer. WVG WESTERSTEDE, Tel. D-04488/71684.

Aston Martin

Aston-Teile-Import. 02102/15342 H

V 8 Autom., EZ 77, orig. 40000 km, orig. schwarz, 79.000,-. 069/542534

Audi

Audi 90 quattro, 7.87, steingrau, 27000 km, Vollausst., NP 60.000,-, VB 43.000,-. Tel. 09161/3067

Audi Coupé GT, 136 PS, schw.-met., 49000 km, Bj. 5.87, Extr., neuer Motor, VB 26.800,-. 07136/6279

200 quattro, EZ 11.86, 32000 km, Klima etc., DM 44.900,- inkl. V.A.G. Tel. 05921/3060 H

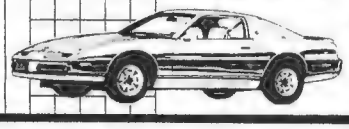
Coupé GT, 115 PS, EZ 84, Kat, 32000 km, DM 17.500,-. VAG. 05921/3060 H

Urquattro, 83, dkl.blau-met., Mot. neu, Extras, VB 28.500,-. 07665/1057

200 Turbo, Bj. 12.83, silb.-met., Autom., Klima, ESD, RC, Tempom., Bordcomp., DM 17.900,- inkl. MwSt. Tel. 0791/504-0

Top Stories
Cadillac 1989
Trump Story
Robert C. Stempel
GM im Jahr 2000
Corvette Treffen
in der 2/88
auto welt

GM
FEEL THE DIFFERENCE GENERAL MOTORS MAKES
Die 89er Modelle sind soeben eingetroffen
Your American Dream Come True
Ständige Sonderschau und Großauswahl
Unsere Vorteile
- Volle GM-Werksgarantie
- Direkte GM-Ersatzteileversorgung
- Geschultes Service-Personal
- Ständig große Neu- und Gebrauchtwagen-Ausstellung



Cadillac Fleetwood, Cadillac Seville, Cadillac Allanté, Camaro Cabrio, Monte Carlo Coupé, Caprice Lim./Station, Pontiac Bonneville, Pontiac Trans Am Coupé, Pontiac Fiero Coupé, Buick Le Sabre, Buick Park Avenue, Corvette Coupé/Cabrio, Big Blazer, Jimmy Blazer
Unser Angebot:
Pontiac Cpé. Formula I ab DM 36.500,-
Das interessanteste Autohaus der Welt
AUTO BECKER
Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf 1 · Tel. 0211/3380-1

Audi

Unf.-Turbo quattro, 87. 08151/89418

200 Turbo quattro, Mod. 87, Blechsch., VB 24.500,-. Tel. 07141/77369

Urquattro, 200 PS, EZ 2.82, 90000 km, sehr guter Zust., v. Extr., gobi-met., VB DM 28.200,-. 07365/1290 ab 20 h

Unfall-Urquattro, Frontschad., EZ 4.81, Mot. überh., Foto auf Wunsch, VB DM 8300,-. Tel. 06842/2399

Audi 100, 6.87, 138 PS, dkl.bl., Servo, SSD, ZV, DM 21.500,-. 069/4980240

80 quattro, 136 PS, EZ 83, 89000 km, Servo. LM, SSD, DM 13.900,-. VAG. Tel. 09921/3060 H

Suche Audi Quattro Sport kurz (306 PS)
Tel. 0871/28023 od. 65061

200 quattro, Mod. 86, 165 PS, Kat, RC, AHK, Klima usw., DM 25.900,-. Tel. 09542/8011 V.A.G. H

Kaufe jeden 200 Quattro, (auch Unfallwg.), auch andere Pkws mit hoher Laufleistung. Tel. 06661/4266 H

Urquattro, Bj. 85, 74000 km, Klima, ZV, 34.000,- + MwSt. 0211/6802090

90 quattro 2,3 E, EZ 8.87, 11000 km, Alu, RC, DM 31.900,-. 09542/8011, V.A.G. H

90 quattro 2,3 E, EZ 9.87, ABS, procon-ten, Sportpak., SSD, LM, Sportlwk., Gamma, 27000 km, VAG 05921/3060 H

Audi- und VW-Direktionswagen
Voss & Partner · 07245/2997 + 06196/83777 H

200 Turbo, 2.84, 110000 km, ABS, Klima usw., C-Netz-Tel. kann übern. werden, Pr. VS. Tel. 0271/85054

Audi 90 2,3 E, JW, 19000 km, US-Kat., Radio, SD, ZV, AHK, Sportp., 2. el. A.-Spieg., silb.-met., W.-Reifen, VB 32.900,-. 06287/1665

200 Turbo Autom., 10.83, anthr.-met., SSD, 74000 km, DM 19.800,-, i.A., mit V.A.G.-Garantie. T. 040/6305041 H

Jahreswagen/Werkswagen, Bestellg. nach Wunsch, ab 3 Mon. alt. Loth-Automobile, 0261/45602 H

80 quattro, 83/90, 100 kW, 7", tiefer etc., VB 10.900,-. 05032/5637

80 quattro, 12.87, 14000 km, 30% u. NP, SSD, RC, Met. 09123/75667

Audi 90 quattro 20V, Bj. 9.88, 7000 km, a. Extr., VB 53.500,-. 07127/35618

Urquattro, EZ 12.87, 22000 km, V.ausstg., 64.900,-. 06131/681503 H

Cpé. "quattro", 86, schwarz-met., Leder, "Gamma", SSD, 16700 km, DM 29.980,-; 90 "quattro", 86, schwarz-met., Treser-Umbau, Telefon "B"-Netz, 50300 km, RC, DM 26.500,-; 90 "quattro", 8.85, silber-met., ABS, SSD, "Gamma", DM 24.950,-, alle Fzge. mit 1 Jahr V.A.G.-Garantie. V.A.G-Geiselhart KG, Tel. 02173/58021 H

Ihr Spezialist für VW/Audi-Werks- und Dienstwagen

Daimler-Benz 300 TE/124T, 138 kW, EZ 6.88, 12980 km, 1. Hd., el. FH, Radio/CR, el. SD, Alufelgen, grau-met. ..... DM 59900,–

Audi 100 Avant Autom., 101 kW, EZ 3.87, 17570 km, 1. Hd., Leder, Radio/CR, Gepäckraumabd., el. FH, el. SD, Heckw., tornadorot ..... DM 33960,–

Audi 200 Turbo Quattro, 134 kW, EZ 3.85, 48422 km, 1. Hd., Rad./CR, beheizb. Vorders., el. SD, el. Spieg., Geschwindigkeitsregelanl., el. Sitzverstellung, ABS, Multifunktionsanz., tizianrot-met. .... DM 29990,–

Audi 90, EZ 4.87, 85 kW, 35300 km, 1. Hd., Radio/CR, Servo, ABS, procon-ten, Auto-Check-System, beheizb. Vordersitze, Leuchtweitenregulierung, mandelbeige-met. 28500,–

Alle Fahrzeuge mit 1 Jahr V.A.G.-Garantie.
Ständig über 280 gebrauchte Pkw und Nutzfahrzeuge.

V.A.G Audi VW

Autohaus R. PETZOLD
Lehrte · Telefon (05132) 5006-10/11

Urquattro, 200 PS, Mod. 84, ABS, AHK, ZV, el. FH, SD, RC, Klima, M+S, usw., DM 24.900,-. 09542/8011 V.A.G. H

80 1,9 E, US-Kat, EZ 4.88, satinschw.-met., SSD, Servo, ZV, Sportpak./Felgen LM 195/60 14, Ra., 2. el. Spgl., Nebel, Bordcomp. u.v.m., VB DM 31.300,-. Tel. 05665/5352

Ur-Turbo quattro m. Tel. C-Netz u. transp. Tel., sprechender Bordcomp., ABS, Lederausst., el. FH usw., ca. 70000 km, VB 33.500,-. 07153/30124

80 quattro, 4.87, 112 PS, flamingo-met., ABS, 195er m. Alu, Color, Velour, Sportsi. usw. 0201/250030 o. 274808

300 Audi-VW-Jahreswagen v. WA.
ständig abholbereit in Wolfsburg 28
Hoffmann · Tel. 05365/613

Audi 200 Turbo quattro Treser, 3.85, 1. Hd., ca. 163000 km Langstrecke, anthr.-met., a. Extr. inkl. Leder, 8fach BBS, v. Priv., Preis VS. Tel. 02204/62052 od. 0228/225995

Urquattro, Unfall, Bj. 83, 83000 km, Leder, DM 12.500,-. Tel. 07422/7215

100 Quattro, 9.87, 90 PS; Kat, ABS, v. Extr., DM 32.800,-. 089/8143736 H

100 Avant Turbo, 121 kW, 3.88, schw.-met., ABS, Kat, SSD, Velour usw. unter: Chiffre MK02/246938

7 Jx15, m. 205/60 VR15, f. 100/200 quattro, FP 999,-. Tel. 02302/3492

Coupé GT, 136 PS, EZ 85, 90000 km, Treser-Sp.fwk., 195er, div. Extras, wie neu, VB 18.500,-. T. 07967/6819

Austin

AUSTIN

ORIGINAL-ERSATZTEILE.
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. **Mit Komplett-Garantie** (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

Austin-Teile-Import. 02102/15342 H

Expreßversand · Neuteile passend für
Innocenti 90/120 und Mini-Typen
Firma Spitzer · 5450 Neuwied · Königsberger Str. 12, Telefon 02631/53018 · Fax 53020 · Telex 867724

Rotary-Speed, Racing-Tuning, Zubehör-Ersatzt., Preisliste. 089/764827 H

Bitter

SC 3,0, blau/Led. blau, Vollausstg., B-2-Tel., Klima, VB 30.000,-. 0234/384087

BMW

M3-Kit von AMG, Bielef. Postf. 522 H

Neue Bremsscheiben zum Superpreis verk. Tel. 02631/53018 H

BARANKAUF! 82-88. 07141/77242 H

Jahreswagen. Tel. 08731/71527 H

SERVICE-INTERVALLANZEIGE: Rücksteller, 45,-. Tel. 0711/7776204 H

Kaufe Unf.+Totalschad. 09444/777 H

Barankauf. Tel. 07191/83366 H

Sportfahrwerke f. E30, ca. 60 mm tiefer, DM 906,-. Tel. 05254/69474 H

BARANKAUF: Tel. 07152/41505 H

Ölwechsel- u. Inspektionsrücksteller f. a. Mod. Aufwendige Elektronik, gar. **keine** Zerstörung d. Bordcomputers. Seit 4 J. im In- u. Ausland bestens bewährt. 2 J. Gar. DM 149,-, Bitte Bj. angeben! **ARS Ing.-Büro,** Tucholskystr. 5, 6368 Bad Vilbel. Tel. 06101/7733 H

BMW-Gebrauchtteilevertrieb
Busse & Stiebel. Telefon 05623/2120 H

Jahreswagen bis 4jährige, An-/Verk./Verm., Auto Brunold. 07191/83366 H

BMW 3,0 CS, Bj. 70, TÜV 4.89, Leder, el. FH, BBS-Sportfelgen, AHK, Color, DM 9900,-, s. gt. Zust. 07259/8904

Suche BMW 328. Tel. 0228/440005

RH Tuning Versand · Kirchstraße 3 · 8919 Beuern
☎ 08193/6445 · Komplettprogr. f. BMW, VW 20,-

Suche BMW 507. Tel. 0228/440005

325i, Kat., Bj. 12.87, alle Extr., Klima usw., lachssilber-met., 16000 km, VB 39.000,-. Tel. 0711/856181

Kleint. aus Tuning-Umbau, Motor, Sportgetr., Diff., Kat.-Ausp. usw. aus M3, schw. abgesetzt, Bj. 87, 17000 km, VB 10.000,- DM. Teile auch einzeln. Tel. 02992/1056 od. 2159

Schlachtfest Keileners K3 SP, gr. Bremse, Sportfwk., 5-Gg.-Sportgetr. usw. Tel. 02992/1056 od. 2159

325i Cabrio, weiß, Led. schw., Bj. 7.86, 1. Hd., Vollausstg., DM 37.900,-. Auto Ackermann, Tel. 0203/723566 H

Unf. 335i, 240 PS, 19500 km, kompl. od. in Teilen, VS. 07433/8185/0731/386931

Touring 320i, Kat., royalblau-met., neu, div. Extr., VS. 02052/80718

316i Kat., 2tür., blau, 4.88, 13500 km, div. Extr., günst. 02052/80626

M5, 315 PS, LT 2.89, Vollausst., gegen Gebot. Tel. 069/287810

Z1, Januar. Chiffre MK01/246347

Z1 gesucht. T. 089/3002403

Bildschöner 323i, Bj. 7.83, blau-met., 66000 km, Klima, Autom., Leder, ZV, el. FH, Color, RC, Fächerkrüm., Sportausp., 3teil. BBS 9x15, 225/285-15, Sportfahw. u.v.m., VB 31.000,-, Bild auf Anfrage. Tel. 06181/22024

Der Auspuff mit dem guten Ton!
Bitte Gesamtprospekt anfordern!
Erlurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

Suche BMW M1. Tel. 0228/440005

Spezialzündkabel, + 3 - 18 PS. Tel. 09251/1884, ab 16 Uhr H

Sauber BMW Gr. 5 M1, Einzelstück, wurde von Dieter Quester gefahren. Pokalsieger, Topzust., geg. Geb. Man spricht deutsch, USA-001/301/7442697, ab 16-23 Uhr, Mo.-Fr. (MEZ).

Baur-Cabrio 318i, Bj. 82, 100007 km, TÜV 5.90, RC, Wi.-Reif. m. Alufelg., 2. Wag., sehr gepfl., rot, DM 13.900,-. Tel. 06051/61214

745iA Executive, 85er Mod., diam.schw., Buffalo-Led., a. erd. Extr., wie Klima, ABS, el. Sitzverstg. m. Memory, Tempom., el. FH, SSD, Sportfwk., Sperrdiff., plus Diebstahlwarnanl. usw., 95000 km, unf.fr., Topzust., kein Winter, da Standort Monte Carlo, dt. Zul. 07022/31071 Büro, 2240 abs.

Alpina-Felgen 8,5+10,5 x 17 m. Michelin ZR-Reif, VP 4800,-. 069/287810

BMW 635, Bj. 84, 98000 km, alle Extr., 1a Zust., DM 32.500,-. 0451/282861

GEHEIMTIP!! Für Pirelli-Reifen. Tel. 02635/5187, Der Reifen Flöer H

BMW-Jahreswagenvermittl., von WA, lfd. üb. 70 im Ang., T. 02631/75569 H

M1, neu+gebr. AHG, T. 0521/35084 H

3,3 Ltr., top rest., Klima, Standhzg., Led. u.v.m., ATM 13000 km, Preis VS. Tel. 05232/87531 ab 18 Uhr

Z1, 4. Quartal, 90. 0911/899554

3,5-Ltr.-Motor, 0 km. T. 06201/67381

Z1-Vertrag, LT 9.12.1989, Ausstattung frei, von Privat, DM 110.000,-. Chiffre MK02/245472

Z1, von Privat, DM 100.000,-, 4. Quartal 89. Chiffre MK02/245473

2000 tii Touring, EZ 12.70, 1. Hd., Zustand 1, Original, SSD, Radio, Alt., Alu, Sperrdiff., kpl. Werkaustausch: Mot., Getr., Hi.- u. Vord.achse, Türen, Kotfl. etc., Fachlackierung, DM 15.000,-. Otto J. Zaiser, Holbeinstr. 10, 6940 Weinheim

Kaufe 735 + 750er
Auto Excl. · 07031/83205/6 · Fax 85975

325i Cabrio, 6.87, weiß, Leder schwarz, ABS, Servo, Sportlenkrad, RC, BMW-LMF mit Breitreifen, supergepflegt, nur 43.500,- oder jetzt leasen mit TOP CARS LEASING schon ab mtl. 699,-. top cars Essen, Tel. 0201/233333 H

735i, Autom., Bj. 2.87, 50000 km, Led., Klima, el. FH, Alu, dkl.blau-met., 52.500,-. 0234/531540

630 CS, Bj. 76, Topzust., 70000 km, DM 13.500,-. Tel. 09825/1600

M 635 CSi Coupé, 87, 11000 km, Kat., reichl. Zub., 287 PS, DM 79.500,-, MwSt. ausweisbar, Eintausch mögl. Peugeot-Filiale Köln, 0221/633011 H

BMW-JAHRESWAGEN
von WA, alle Typen in großer Auswahl, auch Kat. und Diesel, für Selbstabholer und Wiederverkäufer! JW-Zentrale Brunner, 8317 Hailing, Tel. 09427/505
enorm günstig

530i, EZ 4.88, 21500 km, diam.schw.-met., NP 67.400,-, ABS, Sperrd., ESD, Color, Sonn.rollo, ZV, RC, Skisack, el. FH, Wi/Wa, DM 47.300,- zzgl. MwSt. Tel. 07131/72071, Mo.-Fr. 8-17 h

535i, Top-Ausstg., MwSt. ausweisbar, VB 4% unter NP. Tel. 06258/6315

M3, 3.88, schw.-met., SSD, 23000 km, DM 49.900,-. Tel. 0221/561361

325i, 87, 32000 km, ABS, SSD, ZV, el. FH, LM, Breitr., Color, Sportfahrw. usw., DM 29.950,-, MwSt. ausweisbar, Eintausch mögl. Peugeot-Filiale Köln, Tel. 0221/633011 H

Kaufe Z1, LT 89, zum Listenpreis, Angebote an: Tel. 0551/819839

745i, 4.86, Airbag, Klima, Tempom., Alu, Becker Mexico, Leder u.v.m., DM 32.900,-. Tel. 08531/1095 H

Z1, LT 3.89, grün-met., creme, gegen Gebot. Chiffre MK01/245678

M 635 CSi, Bj. 88, 284 PS, SSD, Klima, Leder, met., Breitrf. usw., DM 79.000,-. Tel. 069/818436 H

Autom.-Getr.+ Wandler, f. 3.0 CS, suche Kardan f. CS-Schaltg. 09621/83495

Z1, LT 10.89, gegen Gebot. Angebote unter Chiffre MK01/245722

325i, 5.88, 5800 km, lachssilber-met., 4türig, Kat., SSD, el. FH vo., BC, Rollo, 2. Sp., Alu 7 x 15, 205er, AHK, RC, Soundsystem, 4 Kopfst., Color, ZV, unf.frei, i.A nur 41.800,-. Tel. 09961/6449 H

735i, lang, 6.88, schw.-met., Klima, Leder, v. Extr., 69.800,-. 0211/224828

Z1, LT 3.89. Tel. 07022/59703

750i, weiß, Sonderlackierung, Sportfahrwerk, v. Extras, Autotelefon, 50000 km, EZ 4.88, als Einstieg in Leasing-Vertrag abzugeb. T. 02774/2081

535i, 85, 109000 km, polaris-met., el. FH, ZV, ABS, LM, SSD, 2 Recaros, gr. Bordcomp., scheckheftgepfl., Garage, Nichtraucher, VB 21.500,-. Tel. 06826/8647

Suche für 6er-BMW Komplett-Tuning-Satz, der Firma R. B. Motor-Sport GmbH. Chiffre MK01/246002

Priv.-Traum, 730i, 5.87, 46000 km, dkl.blau, breit, 255 9x17, tief, AHK, Tempom., ESD, Alarm etc., DM 54.900,-. Tel. 030/7412082 od. 3737889

M 535i, anthr., Bj. 80, 130000 km, k. Rost, Alpina-Spoiler/Fahrw./Räder m. 225/50-16, 12.900,-. 05145/1846

M3, Bj. 87, anth., 30000 km, Extr., VS. Tel. 06155/2833

SCHRICK

Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3–5
D-5630 Remscheid 11 · ☎ (02191) 5613-0

635 CSi, 3.84, 115000 km, anthr.-met., Alpina-LM 7+8/16, ZV, RC, ABS, SSD, 32.000,-. (MwSt. ausweisb.) 06154/2025

Kaufe alle BMW, auch mit hoher Laufleistung und Unfallschäden. Zahle über Liste sofort bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** Tel. 0211/211811 und 721119 H

M3 Evolution, 7.88, 18000 km, 1. Hd., a. Extr., 68.900,- inkl. 0761/75042 H

525i, EZ 2.85, 63000 km, 5-Gg., Scheckheft, v. Extr., VB 22.500,-. Tel. 089/7696108

BMW 02-Rohkarosse Turbo-Umbau, alles Original-BMW-Teile, neu, umstandsh., DM 3500,-. Tel. 030/3424854

Su. BMW-Totalschäd. BMW 3/5/6/7, Gebr.teilverkauf. 02943/588 H

Linder 325i, Bj. 4.86, 23000 km, G/N BBS, Wertg. 09721/60774, H. Weth H

325i, Kat., Sport, EZ 2.88, 20000 km, NP 65.250,-, FP 45.000,-. 04532/6082

BMW 318i Kat., 4.86, 50000 km, Color, brozitbeige-met., Breitr., Nebelscheinwerfer, rechter Außenspiegel, Pr. 18.900,-. 04821/777472, abends 75992

Werkstatthandbücher f. ältere Modelle. Verlag Schober. Tel. 06359/1414 H

M3 Kat, Mod. 87, schw.-met., Led., ESSD, ZV, DM 43.900,-. 040/7244372

325i Kat., 2.87, 43000 km, ABS, ZV, Alu, BBS, 205, SSD u. viele Extr., DM 38.000,-. 06341/85341

AXON-LEASING
BMW 525i, neu, diverse Extras
sofort, günstig · **089/286017**

318i Baur-Cabrio, alpineweiß m. Zubehör, Preis VS. Tel. 0561/5800142 Mo.-Fr. 10-17 Uhr

535i, neues Mod., EZ 1.88, diam.schw.-met., Schaltgetr., v. Extr., NP 71.000,-, f. 43.800,- netto, od. Leasing-Vertr. abzug. 0781/77722

M5, 6.86, 39.990,- inkl. 0761/75041 H

323i, EZ 4.79, total rest., Hartge, ATM 15000 km, 180 PS, LM, 205er, ÜB. Klima, Servo, AV, VB DM 11.000,-. Tel. 07181/5399 od. 5172

M1, 3.83, 185.000,-. 0761/75042 H

520i, 535, 8 Stck., Lieferung Frühjahr 89, einzeln oder im Paket zu verkaufen. Tel. 069/632599 H

535i Hartge, 240 PS, 240 km/h, § neu '82, Alpina-Fwk., BBS-Sp., SSD, el. FH, Beck. Mexico, CR, Rollo, Wi/Wa, Rf./Felg., König-Sitze mögl., VB 17.900,-. 089/92203212 o. 08122/42373

3er Schnitzer-Turbo, 82, 215 PS, rot, Extr., gt. Zust., 16.900.-. 09141/4069

325i-Vertrag, 89, 4tür., diam.schw., sämtl. Extr., NP 54.000,-, 10% unt. NP abzugeben. Tel. 0951/131464

Werks- und Jahreswagen
3 bis 14 Monate alt
Fa. Bayer · ☎ 07345/5084

730i, EZ 3.87, 1. Hd., 5-Gg., o. Kat., DM 46.000,-. Tel. 05151/12041 H

325i, 6.87, 22500 km, div. Extr., DM 32.000,- od. Leasingv.übern., Lfzt. bis 12.90, 15000 km, pa. Ablösg. 3500,-, mtl. Rt. 275.-. 06103/44211

M3, Kat., 2.87, Bestzust., 35000 km, diam.schw., SD, Led., RC, Soundsystem, DM 47.500,-. 02551/80100, ab 17 h

3,0 L, Bj. 76, TÜV 2.90, teilrest., Mot. 20000 km, Extras, VB 2900,-. 0241/174497 od. 67001

323i, Bj. 82, 75000 km, tiefer, BBS, 205/50/15, 12.000,-. 06806/81380

Tip des Tages! Leasing zu Raten, die preislich voll überzeugen, für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Leasingberatung und -Vermittlung. 069/7241639 H

BMW-Jahreswagenliste, direkt von WA, kein Händler. Tel. 09401/5630

Motor 528, neuw. kpl. m. Motronik. 07042/224000

325i Cabrio, EZ 8.86, kompl. schw., 34.900,-. 05151/52890

323i, Bj. 84, 78000 km, ESD, Sportsitze, Sportfwk., Breitreif. 225, 2 el. verstellb. Sp. v. innen, Stereoanlage, diam.schw.-met., Spoiler, DM 17.800,-. Tel. 02741/21519

Suche
BMW-Automatik
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

524td, 7.84, 110000 km, 1. Hd., TÜV neu, SD, Servo, 5-Gang, RC-Stereo, ZV, el. AS, VB 10.500,-. 06121/465457

KHL 318i, Kat, Bj. 85, bl.-met., breit/tief, SSD, BBS, Led. etc., NP 42.000,-, VB 19.900,-. 02429/2516

535i, 88, div. Extr., Leas.-Anz. 4000,-, mtl. 805,-+ MwSt. 04835/1350

Z1 Vertrag, LT.9.89, VB DM 88.000,-. Angebote unter Chiffre MK02/246464

325iX, Allrad, Bestzust., 16500 km, v. Extr., Tel. 05352/59078

535i, Kat., EZ 4.88, 10800 km, diam.-schw., Leder schw., 240/45 VR 15, ESD, Bav. C-Elektr., Sitzhzg., HiFi-Soundsystem etc., Kompl.-Ausst., VB 62.000,-. 08152/4990

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT **BMW** UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

Z1-Vertrag 5, 8.89, g. Gebot, rot-schwarzes Leder, Anfr. unt. Chiffre MK01/245081

M3 Kat, 10.87, 48.500,-. 02104/25782

325iX, 14 Mon., 8000 km, Extr., NP 56.000,-, VB 38.900,-. 08025/4906 nach 21 h

Reifen-Schneider
☎ 0261/ 66666 61081

Tieferlegungssätze – mit TÜV – – frachtfrei ab 1 Satz –

Audi 80, Typ 89	– 35	183,–
Audi 100, Typ 44	– 35	293,–
BMW 3 + 3/1	– 40	144,–
BMW 5/H	– 35	183,–
Ford Escort	– 35	147,–
Scorpio + Sierra	– 40	147,–
DB W 201/W 124	– 40/45	147,–
DB W 126	– 45	177,–
Nissan Sunny	– 35	147,–
Kadett D + E/Corsa	– 35	193,–
Manta/Ascona B	– 40	193,–
Golf I + II + Jetta	– 40	147,–
Scirocco I + II	– 40	147,–

Solange Vorrat reicht. Für Druckfehler keine Haftung. Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.

Reifen Schneider GmbH
5414 Vallendar · B 42

735i A, 88, schw.-met., Led., 18000 km, fast a. Extr., NP 100.000,-, VB DM 79.500,-. Tel. 02362/68777

3er Cabrio,
Totalschaden, zu kaufen gesucht. Telefon 0521/870747

M5, LT 4.89, Ausst. noch frei, gg. Gebot. Chiffre MK01/244536

BMW Alpina

B9 3,5 Ltr., Bj. 82, schwarz, 86 neu. Motor, 48000 km, SSD, el. FH, 8 + 9" 225/245, tief, Extr., VB 24.000,-. T. 07721/70312, bis 10 Uhr vormitt.

B3 Allrad, Kat., 8.88, met., SSD, Leder, FH, Vollausst., Pr. 65.200,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 06205/4779 o. 4789 H

B 11 (neuer 7er), Bj. 87, NP 118.000,-, schw./silb. Led., Klima usw., VB DM 65.600,- zzgl. MwSt. 04232/1717

B6 3,5, 261 PS, EZ 9.87, 33000 km, diam.schw., Shadowline, ABS, ZV, el. FH, SSD, Vollstereo, scheckh.gepfl., 2. Hd., DM51.000,-. 08265/254

B9, Vorführwag., 34000 km, neuw., VB 37.800,-. Tel. 02841/61232

B7 Turbo Coupé, Mod. 85, 1. Hd., unf.fr., Scheckheft, delph., Büffelleder, 8fach neu bereift, 92000 km, NP 145.000,-. DM 45.800,-. 0871/770576

B6 2,8, Bj. 84, 29.500,- inkl. 06351/43726

B7 Turbo, 300 PS, Bj. 80, kompl. überh., TÜV u. ASU neu, Klima, FP 25.000,-. 07844/2961, Sa./So., v. 8-12 h

Hartge

Notverkauf! Hartge H35, 11.85, 260 PS, mit Vollaussst., geg. Gebot zu verk., Tel. 07682/540

Reifen-Superpreise

Sofort-Versand per NN · zuzüglich NN-Gebühr
garantiert 1. Wahl
bis 3 Stück à DM 5,– Frachtanteil
ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation

☎ (0261) 66666/61081

① Top-Angebot div. Marken Neureifen ② Firestone ③ Fulda ④ Goodyear ⑤ Pirelli ⑥ Michelin

R = 1a Rundern. (SR/HR*/P6-/P7-Profil auf Anfrage)

	R	①	②	③	④	⑤	⑥
135 SR 13	45,-	55,-	58,-	63,-	63,-	66,-	77,-
155 SR 13	46,-	59,-	69,-	73,-	75,-	75,-	87,-
165 SR 13	48,-	61,-	72,-	78,-	79,-	79,-	95,-
175 SR 14	53,-	74,-	79,-	92,-	88,-	96,-	109,-
175 HR 14	60,-	103,-	107,-	95,-	117,-	131,-	150,-
155/70 SR 13	53,-	65,-	74,-	75,-	77,-	77,-	85,-
175/70 SR 13	52,-	69,-	70,-	76,-	84,-	89,-	105,-
185/70 SR 13	57,-	74,-	79,-	84,-	89,-	92,-	115,-
185/70 SR 14	68,-	79,-	83,-	99,-	91,-	99,-	126,-
195/70 SR 14	70,-	80,-	82,-	102,-	101,-	102,-	135,-
175/70 HR 13	59,-	66,-	76,-	80,-	95,-	122,-	140,-
185/70 HR 13	63,-	72,-	84,-	89,-	102,-	100,-	148,-
195/70 HR 13	90,-	92,-	94,-	99,-	150,-	144,-	192,-
185/70 HR 14	73,-	74,-	95,-	99,-	148,-	135,-	170,-
195/70 HR 14	70,-	94,-	99,-	115,-	127,-	145,-	180,-
205/70 HR 14	—	100,-	109,-	131,-	147,-	195,-	200,-
195/70 VR 14	—	145,-	117,-	140,-	170,-	182,-	230,-
205/70 VR 14	—	158,-	—	150,-	192,-	210,-	247,-
185/60 HR 13	79,-	87,-	87,-	93,-	111,-	130,-	140,-
205/60 HR 13	83,-	94,-	106,-	116,-	142,-	165,-	170,-
185/60 HR 14	82,-	93,-	95,-	104,-	119,-	142,-	150,-
195/60 HR 14	84,-	95,-	95,-	114,-	129,-	158,-	160,-
195/60 VR 14	—	132,-	135,-	142,-	149,-	184,-	220,-
195/60 HR 15	89,-	115,-	115,-	123,-	139,-	200,-	170,-
205/60 HR 15	89,-	116,-	117,-	143,-	152,-	199,-	185,-
205/60 VR 15	—	145,-	145,-	158,-	183,-	216,-	200,-
185/65 HR 15	80,-	98,-	99,-	99,-	135,-	155,-	203,-
195/65 HR 15	88,-	96,-	103,-	102,-	140,-	180,-	200,-
195/65 VR 15	—	123,-	103,-	125,-	155,-	210,-	236,-
205/65 VR 15	—	154,-	—	156,-	190,-	240,-	—
195/50 VR 15 HR	85,-	124,-	135,-	130,-	156,-	185,-	172,-
205/50 VR 15 HR	120,-	166,-	171,-	168,-	198,-	285,-	262,-
225/50 VR 15 HR	140,-	192,-	198,-	190,-	233,-	330,-	310,-
205/55 VR 16 HR	180,-	220,-	240,-	235,-	256,-	328,-	320,-
225/50 VR 16 HR	150,-	195,-	248,-	240,-	270,-	370,-	370,-
245/45 VR 16	—	285,-	—	288,-	370,-	390,-	—

M+S-Reifen

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Goodyear ④ Michelin ⑤ Fulda

R = 1a Rundern.

	R	①	②	③	④	⑤
145 R 12 Q	43,-	61,-	74,-	80,-	89,-	—
155 R 12 Q	43,-	65,-	80,-	85,-	100,-	79,-
135 R 13 Q	44,-	60,-	76,-	76,-	89,-	69,-
145 R 13 Q	44,-	66,-	80,-	85,-	98,-	78,-
155 R 13 Q	53,-	78,-	82,-	95,-	110,-	83,-
165 R 13 Q	52,-	80,-	90,-	108,-	121,-	90,-
165 R 14 Q	—	80,-	100,-	128,-	130,-	102,-
175 R 14 mi Q	54,-	90,-	110,-	130,-	143,-	108,-
175 R 14 T	—	—	120,-	140,-	—	123,-
185 R 14 mi Q	65,-	110,-	110,-	142,-	160,-	121,-
155/70 R 13 Q	55,-	63,-	88,-	91,-	107,-	—
175/70 R 13 Q	49,-	85,-	90,-	118,-	135,-	85,-
175/70 R 13 T	—	—	118,-	140,-	—	105,-
185/70 R 13 Q	49,-	83,-	110,-	125,-	146,-	98,-
185/70 R 13 T	—	—	123,-	148,-	—	123,-
175/70 R 14 Q	60,-	90,-	—	120,-	—	108,-
175/70 R 14 T	—	110,-	125,-	150,-	155,-	119,-
185/70 R 14 Q	60,-	90,-	120,-	140,-	160,-	118,-
185/70 R 14 T	—	—	140,-	160,-	175,-	148,-
195/70 R 14 Q	75,-	100,-	135,-	168,-	—	152,-
195/70 R 14 T	—	—	148,-	180,-	195,-	165,-
205/70 R 14 T	—	—	140,-	202,-	213,-	191,-
185/65 R 15 T	80,-	135,-	140,-	168,-	169,-	140,-
195/65 R 15 T Q	90,-	155,-	155,-	184,-	195,-	148,-
205/65 R 15 T	—	180,-	190,-	225,-	225,-	182,-
185 R 14 RF	75,-	110,-	130,-	145,-	168,-	126,-
185 R 14 C8PR	65,-	120,-	140,-	—	—	—

M+S-Reifen auf Felgen

montiert und elektronisch gewuchtet
Komplett-Preis pro Rad

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Michelin ④ Fulda

	R	①	②	③	④
AUDI 80 Typ 89					
175/70 T 14–5,5x14 Q	137,-	169,-	185,-	219,-	191,-
BMW					
175/70 Q 14–5,5x14	138,-	160,-	—	202,-	176,-
175/70 T 14–5,5x14	—	175,-	180,-	217,-	191,-
DB					
175/70 Q 14–5x14	138,-	160,-	—	202,-	176,-
175/70 T 14–5x14	—	175,-	180,-	217,-	191,-
185/65 T 15–6x15	169,-	215,-	228,-	256,-	228,-
195/65 T 15–6,5x15	168,-	229,-	244,-	264,-	230,-
205/65 T 15–7x15	—	260,-	270,-	287,-	262,-
FORD					
155/70 Q 13–4,5x13	103,-	115,-	137,-	172,-	—
155 Q 13–5x13	103,-	126,-	141,-	165,-	138,-
175/70 Q 13–5,5x13	108,-	138,-	158,-	185,-	159,-
165 Q 13–5,5x13	99,-	118,-	140,-	168,-	140,-
185/70 Q 13–5,5x13	101,-	133,-	147,-	—	145,-
175 Q 14–5,5x14	106,-	143,-	161,-	188,-	163,-
185/70 Q 14–6x14	117,-	138,-	178,-	205,-	183,-
MAZDA 323					
155 Q 13–5x13	132,-	158,-	174,-	189,-	180,-
OPEL					
135/70 Q 13–4,5x13	96,-	113,-	125,-	139,-	139,-
155 Q 13–5x13	99,-	121,-	136,-	158,-	133,-
165 Q 13–5x13	104,-	123,-	145,-	171,-	145,-
175 Q 14–5,5x14	111,-	148,-	166,-	193,-	172,-
175 Q 14–6x14	137,-	173,-	202,-	230,-	220,-
PEUGEOT 205					
155/70 Q 13–5x13	95,-	111,-	132,-	155,-	—
VW					
135 Q 13–4,5x13	91,-	108,-	120,-	134,-	134,-
155 Q 13–5x13	95,-	116,-	131,-	153,-	128,-
155 Q 13–5,5x13	100,-	120,-	136,-	158,-	133,-
165/70 T 14–5,5x14	135,-	—	190,-	235,-	—
175/70 Q 13–5,5x13	100,-	131,-	153,-	177,-	153,-
165 Q 13–5,5x13	103,-	122,-	145,-	170,-	144,-
Lada 695/175 R 16					133,-

Solange Vorrat reicht. Für Druckfehler keine Haftung. Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.

Reifen Schneider
5414 Vallendar · B 42 · Teletex 261851
☎ (0261) 66666/61081
Fax (0261) 61084

Hartge

Für 3er E 30, 7 ½ x 16+205/50/16. 225/45/16 Goodyear Eagle m. Wertbrief, 5000 km, statt 4600,- n. 3600,- DM. Tel. 089/7855873 od. 08022/65832

Buggy

Deserter GT, 100 PS, Leder, Chrom, TÜV, leicht unfallbeschädigt, NP 35.000,-, gg. Gebot. Tel. 05522/84179

Apal Buggy, Sonderlack, sehr schön, div. Neuteile, Winterpreis 7800,-. Tel. 09441/10510 od. 3079

Buick

LeSabre, 3.87, dunkelrot, DM 34.200,-. OPEL und GM Fritz Schillinger, 7630 Lahr/Schw., Tel. 07821/21001 H

Cadillac

Seville, 10.82, orig. 14000 mls, weiß/Velour blau, DM 27.500,-. Opel und GM Fritz Schillinger, 7630 Lahr/Schw. Tel. 07821/21001 H

Chevrolet

5,7-Ltr.-Mot. neu, orig.-verp., f. a. GM-Mod., DM 4000,-. 089/6704024 H

Pettys Vette Shop Bausätze Mako Shark, Daytona, kompl. Vorderbauten, Verbreiterungen, Spoiler, Ersatzteile von 1953-88, Superpreise, neuer Katalog. Tel. 06134/3144 H

Edel-Camaro Targa, Berl. 5,7 Ltr., Mod. 79, Umb. 87/88, 300 PS, 245 km/h, Fzg. total rest., Lack neu (rot),verbr., 295er Reifen, Motor neu, Garantie, alles Chrom u.v.m., Wert 60. 000,-, VB DM 35.000,-. 09561/39117

RIESEN-CORVETTE-TEILELAGER MALBURGS'S CORVETTE-LADEN
Zubehör · Karosserie-, Fahrwerk- und Motortuning alle wichtigen Teile neu und gebraucht – Bauj. '87 am Lager An- und Verkauf alle Baujahre – neueste Cabrios und Targas
Hauptstraße 26 · 6551 Hochstatten
Telefon 06362/8786 · Telex 45901

Neu-Cabrio, rot, r. Leder, alle Extras, KFZ-Brief o. Eintrag, Inzn., VB 79.600,-. Chiffre MK02/241426

7,4 Ltr., 450 SAE-PS, LS 6, neu, 8970,-; **5,7 Ltr.,** neu, 3970,- 02772/63434 H

Camaro, Bj. 79, 63000 km, 4,9 Ltr., TÜV 7.90, Bestzust., für DM 6000,-. zu verkaufen. 0781/33161

Corvette, Hardt., weiß, Lederausstg., Bj. 84, Orig.-Rundumverkleidung, sämtl. Extr., VB 44.000,-. 07511/4041

Corvette-Center: In Mörfelden:
Bildschöne Corvettes von Bh. 71 bis 89. Targas, Cabrios, Collector Editions, Big Blocks etc., gepfl. Fahrzg., für den anspruchsvollen Kunden (Inzn. od. Leasing mögl.). Tel. 06105/21133 od. 069/356070, Fax 069/356018 od. Telex 0412189. H

Corvette Targa, 84, schwarz, Led. grau, Chromf., 38.500,-. 040/417623

Neuwagen beim Fachmann best.! GREENWOOD CORVETTE, Targa- u. Cabrio-Spoilersätze auch separat erhältlich! E.-teile, Umbauten, Werkstattservice. Renz US-Car Service, Tel. 07452/75822 H

American Cars Corvette Shop Heilbronn, Verbr. f. sämtl. Corv., Camaros u. Trans Ams, Breitfelg. 7-12", Sidepipes u. Heckspoil. (Flügel), 3tlg. BBS f. Corv., 16 + 17", ab Bj. 84-88, alles m. TÜV, ständig Corvetten sämtl. Bj. (59-88). Tel. 07131/161384 H

Chevrolet Malibu Coupé, EZ 12.81, TÜV 3.90, RC-Stereo, abnehmb. AHK, Geschäftsleitungswagen, 109000 km, 1. Hd., FP 4950,- DM. T. 0911/30993, tagsüber

16 Corvettes auf Lager, 1958-1988, in Köln bei Auto Lutz, Liste kostenlos anfordern. Tel. 0221/395559 H

73 El Camino, 14.900,-. 0211/413313

Corvette Tune Port, 1988, Vollausstg., rot-met., 10000 km, 17" Räder, ABS usw., DM 69.000,-. 02202/85256

Suche Corvette, Bj. 78/79, zwischen DM 18.000,- u. DM 22.000,- oder darunter. Tel. 09281/18700

Su. Corvette bis 35.000,-. Bj. 85. 02262/93453, rund um die Uhr

Chrysler

CHRYSLER Vertragshändler
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
FORSTNER AUTOMOBILE GmbH
Tel. 0711-454567 · 456140
Dreifelderstraße 8 · 7000 Stuttgart 70

Citroen

SM, 8.71, 1. Hd., orig. 41000 km, Klima, Col. usw., VB DM 22.000,-. Tel. 06171/23356

Cobra

Cobra Kit-Cars. 0708/250569 H

427 Cobra, 88, 49.000,-. 02106/42951

Datsun

ZX-Blechteile, neu, z. B. Kotfl., 280 ZX, 250,- DM, Motor-Haube 450,- DM sowie Gebr.teile. 040/7890365 H

De Lorean

Alle Ersatzteile. 08231/31870/089/596825 H

De Tomaso

Pantera GTS, 71000 km, guter Zustand, VS. Tel. 02826/7386 od. 1608

De Tomaso An-+Verk.+E.-Teile, Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882, Auto H

Pantera GT 5 S, 5.88, Targa, rot/schw., Heckflügel, VB DM 110.000,- zzgl. MwSt. T. 02129/51066, Tx. 859496, Fax: 02129/4555

Donkervoort

Donkervoort Deutschld., Gen.vertretg. GmbH, Ober. Frankfurt. Weg 20a, 4790 Paderborn, 05251/72656 H

Excalibur

Einzelstück, Bj. 79, 1. Hd., breiter/tiefer, schöner, schneller, schwarz, FP DM 150.000,-. T. 06131/224098

Ferrari

Ferrari, alle Modelle, auch unfallbeschäd. u. restaurationsbedürftig v. Priv. geg. bar gesucht. T. 02129/51932

Wir kaufen an! Ferrari+Porsche: Fa. Turzer. 07181/43377 Tx. 7246583 H

Barzahler su. Ferrari: 02606/683 H

TOP SPECIALIST FÜR HIFI TECHNIK & CAR HIFI — HiFi Müller — LABOR FÜR MESSTECHNIK & REPARATUREN
– HiFi Müller GmbH · Zähringer Str. 38 · 78 Freiburg · 0761/507800 –

Kaufe Ferr., auch Unf. 089/6990944 H

Ferrari kauft bar. T. 02821/25018 H

FERRARI VIDEO: „Der Ring sieht rot"
Über 400 Ferrari beim AvD Oldtimer GP am Nürburgring. Ferraris im Rennen – von den Klassikern bis zu den aktuellen Modellen! Fantastische Rennszenen-Technik, Tuning und Geschichte im Detail. Erleben Sie die Invasion aus Maranello hautnah mit! Ca. 60 Min., alle Systeme DM 98,– Bestellung per Scheck od. Nachnahme an: **PR-Video** · Kronenstr. 49 · D-4630 Bochum Telefon 0234/37647 · Fax 0234/335354

F 40 gesucht! Barz. T. 02304/44831 H

Testarossa-Vermietung! 0911/224630 H

Ferrari und Porsche Vermietung. Tel. 07276/6662 H

Suche F 40 od. GTO! Angebote an: Tel. L-00352/73343 H

Suche Testarossa neu + Dino. Tel. 02303/61067, Fax 02303/68126.

Suche Ferrari, 8/12-Zylinder, zahle bar. Angebote bitte unter Tel. 0241/78788/25937

Ferrari 12-Zylind., v. priv. gg. bar gesucht. Tel. 02129/3459

Porsche- + Ferrari-Vermietung
RENT A SUPER-CAR
Vermietung individueller Automobile
Dipl.-Ing. Hermann Lorbeer · ☎ 06142/62001
Lahnstraße 33 · 6090 Rüsselsheim

Suche Dino 246 u. 512 BB in jedem Zustand. Tel. 06074/70220

Suche Ferrari 246 GT/GTS, 0228/440005

328 GTB, von privat, gegen bar gesucht. Tel. 02129/51932

Suche FERRARI Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

Suche unfallbeschädigte Ferraris, auch Totalsch. 089/606700, Fax 0896096985 H

Arzt sucht 512 BB. 02306/22776

Testarossa-Edelstahl-Auspuffanlagen, lebenslange Garantie. Mondena Motorsport, Tel. 02173/22184 H

Sammler sucht alte Ferraris, bis Bj. 1975, Angebote unt. Chiffre MK01/243702

Kaufe Unfall-Ferraris. 02151/391039 H

Suche Ferrari 1960-1982. Tel. 07731/51314, Fax 52166 H

250 GT u. Spider, beide neuw., je 1,3 Millionen DM. Wir besorgen (fast) jeden gewünschten Ferrari. T. 06101/7041 H

Ferrari F 40 zu kaufen gesucht, Barzahlung, diskrete Abwicklung. Vettiger Treuhand AG, Bahnhofplatz 3, CH-8853 Lachen, Telefax. CH-55636066

Privat sucht 308. Chiffre MK02/245406

Ferrari 328 GTS, rot/Leder schwarz, 4.86, 1. Hd., 37000 Sommer-km, scheckheftgepflegt, wie neu, Klima, Spoiler, P7, Stereo, Sportauspuff, DM 99.500,-. Tel. 0651/86051 od. 16714

TESTAROS. ges. 06221/400333

F 40 gesucht. Tel. 06221/400333

Wir warten u. repar. ausschließlich Ferraris! Die Sportwagen-Spezialisten: Norbert Lahme u. Jochen Frick, Silostr. 73, 6230 Frankfurt-Höchst 069/331613, kein Vertragshändler H

Einmalig! Umbau-Testarossa auf Vergaserbetrieb (450-500 PS). Näheres unter Chiffre MK01/245960

Ferrari TESTAROSSA zu verkaufen! Telefon 06232/25301

Mondial, EZ 5.85, 33000 km, Scheckheft, s. gt. Zust., rot, Leder schw., ESSD, DM 76.500,-. T. 06073/61777, ab 19 h

Ferrari+Exoten kauft! 02633/96077 H

GEHEIMTIP!! Für Pirelli-Reifen. Tel. 02635/5187, Der Reifen Flöer H

Ferrari, auch Unfallwagen gesucht. Tel. 0721/554926 H

Cavallo
Ferrari-Vermietung
Zentr. **München** 08134 / 72 82
Stuttgart 07024 / 5 40 31
Nürnberg 0911 / 54 55 13

365 GTC/4, 4390 ccm, Bj. 72, perfekt. Tel. 0261/38842 ab 18 Uhr

Ankauf: Ferrari, alle Modelle. Auto-Salon Singen, Tel. 07731/67094-95 H

Tip des Tages! Leasing zu Raten, die preislich voll überzeugen, für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Leasingberatung und -Vermittlung, 069/7241639 H

FERRARI 512 BBi '83,
rot/schw., Neuzust., bitte u. Angeb. üb. 500.000,-. Chif. MK02/246942

FERRARI-VERMIETUNG
meilinger
5090 LEVERKUSEN 3
TELEFON 02171/43531

Malba-Mondial, 3,2 M4, einziger Mondial auf 3tlg. 17" Felgen, vorn 235/45 (g"), hinten 265/40 (10"), Karosserie exclusiv im Malba-Design (keine Verbreiterungen!), Sonderfwk. (tiefer), 290 PS, Malba Sound-Auspuffanlage, HiFi (CD, DAT etc.). Das Fzg. ist vom 19.-22.01. beim Münchner "Auto Salon" (Messegelände) zu besichtigen. Preis DM 94.800,-. Leasing/Finanzierung mögl. Weitere Informationen: Malba-Design. Tel. 06121/713536 H

Fiat

Faltdächer f. Spider 124, a. Bj., 460,-, m. Montage 790,-. 08231/31870 H

Firma sucht: Panda 4x4, UNO 60 S, UNO 55 S, Regata 75 S, Croma i.e. u. CHT, neu/gebr. u. Unf. T. 089/365496 H

Achtg., Fiat-Spider-Fahr. Jetzt noch billiger Auto fahr.: Aus Vers.-Bestand. 3-Wege-Kat. m. ABE, nur n. 586,-. 08231/31870/089/596825 H

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 F · 7300 Esslingen · ☎ 0711/353066

Verkaufe Wohnmobil Fiat Ducato, Bj. 86, 15000 km, integrierter Aufbau (HE-KU 560), 5 Schlafplätze, VB 38.000,-. Tel. 089/3084398

Ersatzteile für alle Fiat, von 70 bis 88, liefert O & S, Händleranfragen erbeten. Tel. 05228/7566 H

QUALITÄTS-VERDECKE
Teppiche
Hardtops
Leder
Thomas Härter
CABRIO+SPORTAUTO
Pf 1708
7440 Nurtingen-Au, ☎ 07022/5884

Cabrio, ferrariroter 850er Spider, volle 52 PS, leichter Kaltstart, alltagstaugl., dichtes Verdeck, Radio m. el. Ant. + Ersatzteile, TÜV 6.88, DM 4850,-. Tel. 02541/70279 in Coesfeld

Suche Alu f. Spider. 040/452964

Eurospid., 4.85, Kat, 1. Hd., 25.500,-. 07121/21921 o. 56638

124 Spider Cabrio, 2800,-. 06523/241

Pininf. Spider, EZ 84, 23000 km, rot, Dach/Leder schw., Sommerfzg., DM 19.250,-. AH Müller T. 02351/3604-5 H

Dampfrad, im Armaturenbrett installierte Ladedruckregelung, Mehrleistung bis 25%, kompl. Einbausatz für Uno Turbo, Croma Turbo, DM 350,-, Einbau DM 60,-. Tel. 0208/687646 nach 18 h

124 Abarth, rallyerot, IT. IMP. Gr. 4, Haube u. verbr., Hardtop, TÜV neu, VS. Tel. 06831/54588

Januar-Aktion, Komplettrad für Tipo, 195/50 auf 7x15 Pulsar, DM 420,-. Malba-Design. Tel. 06121/713536 H

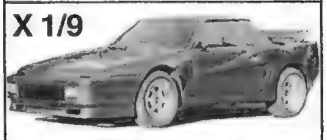
Ford

Spezialzündkabel + 3 - 18 PS. Tel. 09251/1884, ab 16 Uhr H

Mustang Cabrio, EZ 5.88, 25000 km, weiß, Leder, tiefer, Spoiler u. s. Extr., DM 39.990,-. T. 07071/78797 H

SCHULT

X 1/9



Ford

Umbauteile für Ford Fiesta, Escort, Transit, Fiat X 1/9 + Uno, Felgen bis 9x15 und 285 40er Reifen

Farbgesamtkatalog gegen 20,– DM in bar (Vorkasse)
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

Verk. Ford Sierra Cosworth RS 500, Tourenwagen (Eggenberger), Bj. 88, Ersatzteile + Karosserie. Tel. F-0033/139502188

RS 1600i Gr. A für Langstrecke und Berg, mit viel Zubehör, VB 17.000,- DM. Tel. 0211/665384

Su. RS 2000-Maschine u. -Getriebe (kompl.) auch leistungsgesteigert. Tel. 05271/7510

Rallye XR4i, Bj. 83, 47000 km, opt. 63, DM 9400,-. T. 09273/1005 od. 366

Sierra 4x4, EZ 4.87, 16000 km, 29.500,-. **Sierra 4x4,** EZ 11.86, 31.500 km, 19.900,-. **Sierra Cosworth,** schw., EZ 7.88, 11500 km, 46.500,-. 0791/52076

Ford Escort Cabrio, weiß, EZ 8.87, 28250 km, i. A., DM 19.800,-. Tel. 0711/535021 H

Der Auspuff mit dem guten Ton!

Bitte Gesamtprospekt anfordern!
peters
Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

Sierra XR 4x4, Bj. 85, 66000 km, ZV, SD, el. FH, weiß, Spoiler vo.+hi., Seitenschweller, Verbreit., BBS 7½+9"x16, Bereif. 225er + 245er, alles TÜV, NP 53.000,-, Preis VS. Tel. 02269/512 + 7371

Capri I 2300 GT, Bj. 70, rostfr., Orig-Zust., 2. Hd., 2800,-. 02232/31261

Eichberg-Esc. RS 1600i, 136 PS, Sonderlack, Front-, Heck- u. Dachspoiler, H.-schürze, 195/50, Alu, tiefer etc., 14.000,-. Tel. 0291/2563 n. 17h

Direktionsverkauf! Scorpio 2,0-2,9 Ghia + GL, Sierra 2,0, Cosworth, Escort 1,1 Turbo, 6-12 Mo. alt, wenig km, Vollausst., sehr preiswert, MwSt. ausweisb. Tel. 02686/324 od. 04267/574 H

2,8i C III-Motor, 3900 km, 1500,-. Tel. 04823/8121

Kombi-Granada 2,8 Inj., 83, Klima, AHK, Niveaulift, 10.500,-. 02741/22148

Sierra Cosworth Gr. A, Bj. 86, viel Zub., Ersatzserienmotor u. Aggregate, DM 49.000,- VB; Ford Scorpio Ghia 2,9i ohne Kat., Bj 11.87, dkl.blau, 16000 km, 140 PS, Recaro-Innenausstg., Front-Heckschürze, Seitenleisten, Heckflügel, 8,5×17 m. 235/45 VR 17, 7×15 mit Winterreifen neu, Koni-Softgas-Fahrwerk, Klimaani., Autom.-Sperre, Radio Stereo, NP DM 70.000,- DM 39.000,-; Sierra 2,0i S 3trg., Coupé, 115 PS, Bj. 4.88, schwarz, 18000 km, Schiebedach, Radio Stereo, Selzer-Sport-Komplettumbau, Recaro-Innenausstg., 7,7×15,4 m. 220/45 VR 390, Koni-Sportfahrwerk, NP DM 42.000,-, DM 32.000,-; Escort Turbo, 132 PS, Bj 8.87, rot, 40000 km, Selzer-Komplett-Umbau, Koni-Sportfahrwerk, 7,7×15,4 m. 220/45 VR 390, NP DM 42.000,- DM 19.900,-. Selzer autotechnik GmbH, Carl-Zeiss-Str. 21a, 6630 Saarlouis-Roderberg, Tel. 06831/87073-74, Telefax 06831/83100.

RS 2000, Bj. 79, Käfig, Schalensitze, Alu, tiefer usw., rostfr. 02272/82384

Sierra Cosworth, auch endlosen (Motor)-Ärger? Bj. 5.86-12.86-Heckflüg. Wer kann helfen? Wer hat Erfahrungen? Bitte melden bei 0228/431698 o. 480707, ab 17 h

RS Turbo, Bj. 85, 64500 km, schw., Sonderausst., VB 14.700,-. 02242/3975

XR3i Cabrio, EZ 7.87, rot, Extr., NP 34.000,-, nur 22.800,-. Telefon 030/7736237

XR4i, Bj. 84, TÜV neu, 70000 km, alle Extr., Pr. VS. Tel. 04321/47495

Capri 2,8 Super I, Sommer, gr. Frontsp., Schweller, Schürze u. Hecksp. verklebt, 15" 205/225, v. Extr., Inzn. mögl., VB 24.300,-. 05606/7064

Ford Escort RS Turbo, EZ 11.87, gepfl., weiß, Extr., 24000 km, VB 26.000,-. Tel. 0228/257408, ab 17.30 oder 0228/253769 bis 17 Uhr

Geländewagen

Renegade Laredo Wrangler, Direktimport aus Florida, 15 Jeeps z. Ausw., Bj. 83-88, a. m. TÜV, Kat. u. kompl. Ausstg., DM 15-25.000,-. US-Car-Club, Tel. 07556/8511+8144. H

AUTO **Kugel** GmbH
☎ (06501) 2065
D-5503 Konz ⓕ 472710
FAX (06501) 2715
Jeep® -Vertragshändler
Cherokee + Wrangler ab Lager

Wagoneer, limited, V8, EZ 10.82, Klima, el. FH, grün-met., mit Holz u. w. Extr., Pr. VS. Tel. 06172/24015

Jeep Cherokee Limited, schw., EZ 8.88, 2500 km, 170 PS, Led., Klima, VB 45.900,-, od. Leas.-Übern. 0228/253261

EG-NEUWAGEN-IMPORTE

Suzuki Samurai	DM 18390.–	Toy. HJ 61 Turbo	DM 48590.–
Toyota LJ 70 TD	DM 31590.–	Datsun Patrol	DM 28390.–
Toyota LJ 73 TD	DM 34490.–	Daihatsu Rocky	DM 23490.–
Toyota Hi-Lux	DM 23990.–	Nissan Terrano	DM 29900.–

EG-Vermittlung! Weit. Pkw od. Allrad auf Anfr. TOP-Leasing-Konditionen!

allrad-center siegen gmbh · 59 SI · Hagener Str. 38 · Telefon 0271/4032-17

Range Rover, Neuwg./Vorführwg., preisw. z. verk. 0711/535021 H

Pajero 2,5 TD, 4tg., rot, EZ 2.88, AHK, Frontbügel, Niveaureg., erhöhte Anhängelast, DM 36.800,-. 0711/535021 H

Pajero TD/87 kurz, 26000 km, schw., 8" Chromf., AHK, Rammsch. div. Extras, NP 51.000,-, VB 32.400,-. 06150/3071

Mitsubishi Pajero TD, Neuwagen, Cabrio-Verdeck, kurz, schwarz, DM 34.800,-. Tel. 09961/6449 H

Unfall-Range Rover, 87. 08151/89243

CJ-7, EZ 85, TÜV 90, schw., Hardt., Chrom, 25.000,-. 0214/68133 H

RANGE ROVER

ORIGINAL-ERSATZTEILE
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld.
Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material und Montage).
Beim autorisierten
LAND ROVER/RANGE ROVER Händler
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1, 4040 Neuss 1

Jeep CJ-7, 79, TG 90, dunkelbl., 72000 mls, 1a Zust., v. Extr., Chromramme, 10" Chr.breitrd., Schalensitze usw., DM 12.800,-. 030/4049345 abends

HAMMER: RANGE ROVER m. Mercedes 5.0 V8 + Ferguson FF Transfer 0-100/8sec., üb. 200 km/h, Ganzled., Wurz.holz, 4.87, Umbau 5.88, Wertgutacht. 157.000,-, jetzt 110.000,- DM od. Leasing. Auto Kugel, 06501/2065 H

CJ-7, EZ 85, TÜV neu, 28000 mls., 5-Gg., LKW-Zulassg., Extr., DM 19.500,-. Tel. 0711/734239

DKW Munga-Ersatzteile
Aggregate und alle Einzel-Ersatzteile. sofort.
PETER HERMANN · Ihmer Straße 6–8
3000 Hannover 91 · Telefon 0511/461250

AHK f. Wrangler! inkl. E-Satz frei Haus, DM 825,-, Händleranfragen erwünscht. Tel. 06842/1667 H

Land-Rover 88 - 109, Ex-Armee, Plane, Hardtop od. Safari, 40 Fahrzeuge vorrätig. Fa. Aretz, 02162/12656 H

AMC · Ford · GM · Korando · Lada · Suzuki · Toyota
Auto Stadden EG & US **NEUWAGEN**
Tel. 07361/71017 · Fax 71080
7080 Aalen-Attenhofen · ständige Ausstellung

Jeep CJ-7 Laredo u. Wrangler Laredo, in Großauswahl günst., neu+gebr.+ Barankauf. Tel. 06175/7198 H

AMC-Jeep-Großersatzteillager. Tel. 0201/470601. FAX 0201441289 H

Sidepipes f. Pajero u. Trooper, li.+re., m. TÜV, andere Fzg. i. Vorbereit. Tel. 06301/9700 H

CHB-Rammschutz
● Geländewagenzub. ● Sonderanfert.
Katalog DM 2,50 (Typ angeben) · Tel. 05822-2422
Telefax 05822/1392
C. H. Budich · Maschinenbau · Pf. 71 · 3112 Ebstorf

4x4-Großauswahl! 0651/86503 H

Su. CJ-7, mögl. Laredo, Hard- u. Softtop, dkl. Farbe, um DM 15.000,-. Tel. 0234/851142

CJ-7 Renegade, Bj. 81, 6-Zyl., TÜV u. ASU neu, Hard.- u. Softtop, schwarz, Rancho-Fahrwerk, 31x11,5 auf 10x15, VB 16.800,-. Tel. 07221/64721

Qualitäts-Verdecke
für Geländewagen alle Typen
Thomas Härtel
CABRIO + SPORTAUTO

kostenl. Farbprospekt von
Pf. 1708, 7440 Nürtingen, ☎ 07022/5884

Isuzu-Großersatzteillager. Tel. 0201/470601, Fax 0201441289 H

BARANKAUF! 82-88. 07141/77242 H

American Cars Heilbronn, Verbreit. u. Breitfelg. f. Jeeps, Sidepipes, bis Bj. 88, alles m. TÜV. 07131/161384 H

CJ-7/5, V8, sowie Zub.-Teile, ständig zu verk. auch Ankauf. 07150/31310 H

BARANKAUF: Tel. 07152/41505 H

AUTO **Kugel** GmbH
☎ (06501) 2065
D-5503 Konz ⓕ 472710
FAX (06501) 2715

Ausstattungs- u. Zubehörkatalog 10,– DM Schutzgebühr
Neuwagen aus Vordisposition sofort o. kurzfristig

Ankauf Geländewagen, alle Fabrikate u. Ausführungen. Tel. 06103/62337 H

Vorbeugen ist besser als heilen!

Orthopädische und sportliche

Autositze

Fordern Sie unseren Farbprospekt an oder kommen Sie zum Probesitzen!

scheel-mann-sitze
Ein Produkt der Greiner GmbH
Greiner GmbH, Riedbachstr. 5, Postfach 20, 7127 Pleidelsheim
Telefon 07144/2744, Telefax 07144/207250, Teletex 714415

Geländewagen

Patrol, 88, Avenue, Turbo-D., schw., Sonderm., Hardt., NP 44.000,-. 31.500,-. 030/3653881

VW 181 Kübel-Jeep, 1a. 09452/360

Nissan KingCab, Diesel, Pick-up, Bj. 85, 1. Hd., 12.600,-. 05304/1666 H

280 GE Cabrio, Alu, 37000 km, Extr., nur 29.800,-. Tel. 0521/81516 H

300 GD, lang, 85, Autom., Tempom., Breitrf., MwSt. ausweisb. 0202/466437

Terrano 2,4, EZ 1.89. Tel. 06181/24024

CJ-7, EZ 84, TÜV 90, blau, DM 16.800,-. Tel. 0214/68133 H

CJ-5, 83, 1a, 18.500,-. 09188/2411 H

6-Loch-Felge 6 J x 15 FH2, Superbreitfelge f. japan. Geländewg., Stck. 99,- DM m. Ga. Tel. 0421/874133 H

Monteverdi Safari, Bj. 78, preisgünstig abzugeben, Autom., Klima, rot. Tel. 07803/3343

4x4 Pick-up, Geländewagen, PKW, Zubehör neu + gebraucht zu Superpreisen durch EG-Import. Fa. H. v. Kress, Tel. 07361/33239 H

Suche LR 88, Benzin od. Diesel, Serie III, mit TÜV-Mängeln, Chassisschäden. Fa. Aretz, 02162/12656 H

Jeep Vertragshändler
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
FORSTNER AUTOMOBILE GmbH
Tel. 0711/454567 · 456140
Dreifelderstraße 8 · 7000 Stuttgart 70

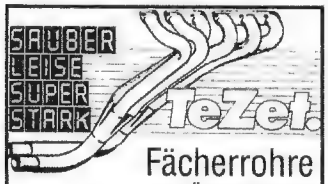
Jeep Wrangler, Laredo, neu, v. Extr., 34.900,-. 6-Zyl., T. 0911/883494

Isuzu-Trooper, EZ 10.86, Einzelstück, MS-Umb. f. ca. 20.000,-, perlm.-weiß, v. Zubeh., FP DM 40.000,-. Tel. 07181/5399 od. 5172

General Motors

LUXUS-VANS, NEU! 07361/71017 H

Honda



Fächerrohre
mit TÜV-Gutachten

Größtes Fächerrohr-Programm für (fast) alle Marken – wie Audi – BMW – Fiat – Ford – Honda – Isuzu – Mazda – DB-Mercedes – Opel – Peugeot – Renault – Toyota – VW

Berlin: Stritt-Automobiltechnik, Karlsruher Str. 19–22, 1000 Berlin 31, Telefon 030/891 8049 + 030/891 9083

Nordrhein-Westfalen: Fa. SUMUS Fahrzeug- und Maschinenteile GmbH, Langemarckstr. 34, 4300 Essen 1, Telefon 0201/29491-92, Telex 8579067

Süd-Niedersachsen/Nord-Hessen: wsk-Autoteile GmbH Monteverdistr. 9, 3500 Kassel, Telefon 0561/36056 + 36767

Belgien: R.A.S. Sport, Rue de Crouillet 33, B-6107 Châtelet, 071/394866, Tx. 51716

Schweiz: Tezet-Service AG, 01/8610840, Kasernenstr. 4B, CH-8184 Bachenbülach

TeZet Fächerrohre
TeZet-Wittmack GmbH · D-7897 Küssaberg
Postf. 1129 · 07741/62838 · Tx. 0045829547

Legend Lim. 2,5, 170 PS, EZ 9.87, VB DM 32.900,-. Tel. 07967/422

Spezialzündkabel + 3 - 18 PS. Tel. 09251/1884, ab 16 Uhr H

Auto Reck · Import-Export
Neu- und Gebrauchtwagen, eigene Transporter
Tlx. 8561148 · Fax 0208/898022 · Tel. 0208/893586

Wir verkaufen keine Plastikteile, wir verkaufen sanfte 14 PS mehr mit Fächerauspuff für CRX 16i- und Civic 16i-Mobile, mit TÜV, auch mit Kat. Info: 2x DM 1,10 in Briefmarken. Herold Motorsport, Im Verbott 8, 5300 Bonn 3, Tel. 0228/430832!!! H

Iso

Rivolta, Bj. 66. Tel. 0981/94716

Jaguar

V12-Mot., 286 PS, 2700,-. 0221/586892

JAGUAR Ersatzteile
vom autorisierten
British Motor Heritage Supplier
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410656

Jaguar XJ 12, 5,3 V.d.P., blau, EZ 12.84, 29.400,-. Tel. 0711/535021 H

Jaguar Cabrio XJS C V12, Kat., Rad, Alarm, zusätzl. Sitzbank, silber-met., EZ 7.86, 17000 km, gar.gepfl., NP 97.000,-, VB68.000,-. 0571/887135

Jaguar-Neuwagen
Nach Ihren individuellen Wünschen kurzfristig lieferbar, sowie neuwertige Gebrauchtfahrzeuge.
Arden Automobile · Vertragshändler
Kalkarer Straße 21-23 · 4190 Kleve
Tel. 02821/29373 und 29200 · Fax 18551

Jaguar XJ 4,2 Sov., Autom., grün, EZ 4.85, 32.500,-. 0711/535021 H

Jaguar-Teile neu u. gebraucht, wie Motoren, Getriebe, Karosserie-, Verschleißteile u.v.m. Tel. 0231/736853 H

Jaguar, mehrere neu u. gebr. Daewel Automobile Tel. 0651/87063 H

Jaguar Neu- und Gebrauchtteile, ab Bj. 61. Tel. 0202/82866 H

Suche 4,2 ab 83. Tel. 02821/21549 H

Jaguar-Neu-und Gebrauchtfahrzeuge
JAGUAR
VERTRAGSHÄNDLER
mit individuellen Service
Arden Automobile
Tel. 0 28 21/2 92 00 · 2 15 49 · Tx 811 714

Jaguar XJ 5,3 Sovereign, silber, EZ 4.85, DM 33.500,-. 0711/535021 H

ERS.TEIL-GROSSLAGER! Neu+gebr., a. Typ., Unf.-Jag. ges. 04332/1419 H

AT-Motoren + Getriebe + Hinterachsen inkl. Einbau zu Sonderpreisen! Info. Tel. 02821/25018 H

Jaguar XJS V12 Cabrio, Autom., grün, EZ 6.86, 59.300,-. T. 0711/535021 H

XJ 12 Sov., Bj. 86, weiß, Alu, ESSD, 52000 km, W.-Reifen, VB 43.500,-. (Suche DB 300 E.) Tel. 05733/10444

Wir suchen ständig Arden-Jaguar-Gebr.fzge. 02821/29200 H

Jaguar-Servolenkungen, Automatik-Getriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

Ersatzteile, alle Modelle, Gebraucht-/Unfallwg., gesucht. 06206/6874 H

AT-Motoren + Getriebe + Hinterachsen
inkl. Einbau und Garantie
Fa. Arden · ☎ 02821/25018 · Tx. 811714

XJ 40 3,6 Sov., EZ 5.88, Kpl.-Ausstg., NP 85.600,-, Pr. VS inkl. MwSt. Angebote unter Chiffre MK01/246518

Jaguar XJ 3,6 Daimler, Autom., grün, EZ 6.87, 68.500,-. 0711/535021 H

JAGUAR-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

Neuwertige Jaguar E-Teile, z. B. orig. Lenkräder S III DM 95.-; orig. Scheinwerfer XJS DM 250,-; orig. LM-Felgen für XJS; div. Auspuffanlagen u. Bremsteile für XJ 12; Getriebe u. Hinterachsen, generalüberholt, sowie Motoren V12 u. 6-Zyl. Arden Automobile, Jaguar-Vertragshändler, Kalkarer Str. 21-23, 4190 Kleve, Tel. 02821/25018 u. 29200, Telex: 811714, Fax. 02821/18551 H

Jaguar XJ 6 Sov. 4,2, Sonderserie, „die letzten 100", EZ 7.86, Komplett-Ausst., Som.-Fzg., jaguargrün, ca. 28000 km, VB 49.000,-. Tel. 09651/2330

XJS Vollcabrio, Liefertermin 2.89, anthr., unter LP. T. 089/7693323

XJS, 6.78, Extr., FP 15.000,-. Chiffre MK02/245141

JAGUAR-Ersatzteile neu und gebraucht, ab Bj. 50, täglich Versand. Fa. JJ-Autoteile. Tel. 02686/1793 H

Jaguar-Neuwg./Vorführwg., preiswert zu verkaufen. Tel. 0711/535021 H

JAGUAR neu + gebraucht
EXCLUSIV AUTOMOBILE
Dieter Wallhäuser GmbH
5900 Siegen · Telefon 0271/40 32-25

Suche XJ 4,2, ab Bj. 83. Tel. 089/5028269 od. 08142/20269

XJ 12 HE, 82, 18.500,-. 02324/77383 od. 74874

Motor f. E-Type V12, gefertigt v. Herrn Nietsch, Classic Carriage Cars, 10000 km, Zust. 1, VB 5000,-. 089/8503722

XJS V12 Coupé, silberbirch, 3.87, 23000 km, BBS, 225/50 16", Holzinnenausst., Amerika-Scheinw., VB 64.000,- DM. Tel. 02241/52021

XJS HE, leicht unfallbesch., Bj. 84, v. Extr., 24.900,-. 09122/74143 H

Arden

ARDEN – MIT NEUEN IDEEN INS NEUE JAHR

*Den neuen Katalog erhalten Sie gegen eine Vorkasse von **DM 10,–** (Scheck).*

Arden
Automobilbau
Kalkarer Str. 21-23 · 4190 Kleve
Telefon 0 28 21/2 50 18
Telex 811714 · Telefax 0 28 21/1 85 51

RARITÄTEN, LIEBHABERSTÜCKE, KAPITALANLAGEN

Bitter CD, 11.75. 81000 km **24950,–**

BMW 318i Baur Cabrio, 11.82, gold **14450,–**

BMW 635 CSi, 6.86, ABS, Klima, el. SD, met. **62950,–**

Cadillac Seville Diesel, 29890 Meilen, Klima, el. Fenster **24950,–**

Chrysler US LeBaron Cabrio, Tempomat, Klima, braun-met. **25950,–**

Ferrari 400i Cabrio, Vorführwagen, 31000 km, blau **149950,–**

Rover Vitesse SD 1, 12.84, Schiebed., blau-met. **14450,–**

Austin 10 VDP, 1.55, schwarz **25950,–**

MGB GT, 4.76, Schiebedach, grün **10950,–**

Maserati Biturbo, 5.85, Klima, 25870 km, braun-met. **25950,–**

Mercedes 500 SEC Cabrio, 12.83, Klima, Leder, ABS, metallic **179950,–**

Mercedes 190 SL, 7.61, rot **48950,–**

Mercedes 280 SLC, 4.81, 1. Hand, Klima, silber **29950,–**

Mercedes 600 Pullman, 10.69, Klima, dkl.blau **189950,–**

Pontiac Bonneville, KAT, 3.87, Klima, el. Fenster, gold **35450,–**

2. Zweite Hand
Occasion
Geprüfte Qualität

Pontiac Fiero, 3.86, Klima, silber **28950,–**

Rolls-Royce Silv. Wraith, 6.79, Vorführwagen, dark olive **136950,–**

Rolls-Royce Silver Shadow, gepanzert, met.-grün **149950,–**

Rolls-Royce Continental, 6.73, 1. Hand, grün-met. **134950,–**

Bentley T1, 11.73, 6.7 Liter, gold **59950,–**

TVR 3,5, 10.83, Klima, Radio-Cass., dunkelrot **33500,–**

TVR 280 S, 5.88, Leder, schwarz/grün **42950,–**

Jaguar XJ 6 3,6, 3.87, Klima, el. Schiebedach, anthrazit **69950,–**

Jaguar XJ 40, 7.87, el. Fenster, blau-met. **43950,–**

Jaguar XJS Cabrio, 6.86, Klima, Leder, Zentralverriegelung, blau-met. **49950,–**

Jaguar E-Type 5,3, 4.73, silber **42950,–**

JAGUAR
Jaguar-Vertragshändler
Das interessanteste Autohaus der Welt
Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf
Telefon 0211/3380-1
AUTO BECKER

Neuwertige E-Teile. 02821/25018 H

Arden-XJS-2+2-Roadster – Neuwagen – nach Ihren individuellen Wünschen lieferbar. Auch Umbau Ihres XJS zum Vollcabrio möglich. **Arden-Automobilbau,** Kalkarer Straße 21–23, 4190 Kleve, Tel. 02821/21549, Telex 811714

Neuwertige Jaguar E-Teile z. B. orig. Lenkräder S III DM 95,-; orig. Scheinwerfer XJS DM 250,-; orig. LM-Felgen für XJS; div. Auspuffanlagen und Brems- teile für XJ 12; Getriebe u. Hinterachsen, generalüberholt, sowie Motoren V12 u. 6-Zyl. Arden Automobile, Jaguar-Vertragshändler, Kalkarer Str. 21-23, 4190 Kleve, Tel. 02821/25018 u. 29200, Telex 811714, Fax. 02821/18551 H

Karts

Verkaufe Rennkart mit Ersatzteilen, VS. Tel. 09351/4359, ab 18 Uhr

Lamborghini

Countach für Ausstellung und Aufnahmen zu vermieten. Tel. 06182/69587 H

Barzahl. su. Lamborgh. 02606/683 H

Countach, Jubiläumsmodell, ab 1.89 lieferbar, SEA Lambo-Vertr. 0511/612025 H

AXON-LEASING
Alle LAMBORGHINI, schnelle Abwicklung
ohne Anzahlung u. km-Begrenz. · **089/286017**

Countach Jub.-Mod. 06221/400333

Su. Countach, Zust. u. Alter egal. Tel. nach 18 Uhr 0032/41/623368

Jarama S, Bj. 73, 48000 km. Tel. 0043/424242962 od. 42935

Jalpa 350 GTS, neu, schwarz, Leder beige. Tel. 0043/424242962 od. 42935

Geländewagen LM 002, 9.87, dkl.blaumet., Leder grau, 12-Zyl., 450 PS, Seilwinde, 165.000,-. 02633/96077 H

LM 002 Geländewg., Bj. 87, 16000 km, bish. Ausstellungsfzg., DM 169.000,-. Tel. 0251/20689 od. 532767 H

Espada 400 GT, Bj. 71, 1. Hd., neuw., 79.000,-. 0251/20689 o. 532767 H

Lancia

Integrale, 3.88, DM 26.000,-. Tel. 07152/44736

Integrale, neu, n.n. zugel., 0 km, rot, Recaro, DM 37.600,-. 08772/267 H

Montecarlo Targa, Tel. 08151/4075

Auch endlosen Ärger mit Lancia integrale???? L. Kremer, Goldsteinstr. 104, 6 Frankfurt 71. T. 069/675446

Delta 1600 GT, Bj. 85/90, 60000 km, alle Inspektionen, Alu, Met., viel Zubehör, VB 8000,-. 02858/7595

Rallye integrale, opt. Gr. N, Bilstein, Heigo Zelle, Abarth Motorkit, DM 36.000,-. Tel. 06831/54588

Thema Turbo-Diesel dkl.blau, Extr., Garantie, DM 22.900,-. Fiat-Lancia-Autohaus Witsch. 02641/2218 H

Januar-Aktion, Komplettrad für integrale, 205/45 (RE71), auf 7x16 Momo Star, DM 740,-. Malba-Design. Tel. 06121/713536 H

Delta HF Turbo-Martini, EZ 11.84, 130 PS, Extr., Pr. VS. 07644/7541

Suche Unfall integrale HF 4WD, Delta. Tel. FN 0035-80810598 ab 15 Uhr

Integrale, Bj. 4.88, Recaro, schw. -met., 225/50/15 auf Hörmann, Koni-Fahrwerk, Lotec leistungsgesteigert, 220 PS, unfallfrei, kein Wettbewerb, DM 32.800,-, MwSt.ausweisb. Tel. 0711/512536 od. 07154/29415 H

Firma sucht: Lancia Prisma, Delta, Thema, Y 10, Y 10 4x4, neu, gebr. u. Unfall, nur Händler. 089/365496 H

MC, 82, 35000 km, bl.-met., Mot. überh., f. 6000,-, Breitr., tiefer etc., a. TÜV, VP 28.500,-. 07231/69669 H

Rallye-Lancia Delta HF 4WD, Bj. 3.87, opt. Gr. G/N, Bilstein-Fahrw., m. ca. 20 Reif. a. Aluf. u. Ersatzt., DM 28.500,-. Tel. 04351/45360

integrale, 20000 km, schw.-met., SD, Recaro, 29.500,- inkl. 02233/21534

Thema 8.32, EZ 10.87, 40000 km, rotmet., Leder, Klima, 50.000,-. BMW-Waikenhorst. 4520 Melle. 05422/3055 H

Thema TD Station, Bj. 7.87, 51800 km, Klima, el. FH/Spgl., ZV, Alcantara, Alu, Spoilersatz, AHK usw., NP 53.000,-, VB DM 37.500,- inkl. MwSt. Tel. 08631/12973

Unfall Delta HF 4WD, 87, DM 12.900,-; **Delta integrale 4WD,** 88, DM 14.900,-; **Croma Turbo i.e.,** 88, DM 9900,-. Tel. 05132/1323 H

FÜR KENNER: Lancia Coupé 2000 i.e., 12.83, 47000 km, Topzust., DM 13.800,-; **Lancia HPE 2000 i.e.,** 6.84, 49000 km, sehr gepfl., DM 14.000,-; **Lancia Gamma 2500 i.e.,** 9.82, 36000 km, Chefwagen, DM 7800,-; **Lancia Thema 6V,** Dienstwagen, 30000 km, Topzust., nur DM 24.850,-; **Gebrauchtteile, Unfallwagen gesucht!** auto-rau, automobile, Tel. 05228/202 H

Lotus

Mk. I Lotus Cortina, 88, Gewinner der Britischen Meisterschaft für Wagen vor '65. Einzelheiten: Aluteile, Nahtverschweißung, Quaife-Achse, 16 Punkt-Überrolleinrichtung, verstellbare Aufhängung, autom. Feuerschutz, 1600 Holbay Zwillingsnocken aus Stahl, Tranex-Getriebe, 9 Siege in 10 Rennen, tadellose Lackierung in Weiß/Grün, unfallfrei, Preis £ 22.500,-. Ebenso **1963 Lotus Cortina,** rot/gold, Lackierung in ähnlicher Ausführung wie obiges Modell. Tel. 0044/257-422660, Steven Phillips.

E-Teile, Fahrzeuge. T. 02202/55133 H

Esprit Turbo, 4.88, el. FH, Klima, Color, Stereo, Leder, 11500 km, 71. 900,-. Tel. 02741/24846

Maserati

Maserati-E.-Teile, direkt aus Italien, Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882 Aulo H

Su. Maserati, auch def. 06701/7145 H

NW-Verkauf u. Service seit 12 Jahren. 225 SI, Spider I, 228, 430 u. Kalif, kurzfr. lieferb. T. 06101/7041 H

Maserati Biturbo, 51000 km. Tel. 07221/28943

Maserati Oscar Spider, Kaross. Fissore, neu, perfekt, 2 Exemplare auf der Welt. Tel. 0261/38842 ab 18 Uhr

Maserati Oscar-Zagato, Berlinetta, GT 2, Bj. 61, gg. Geb. T. 0261/38842 ab 18 h

Maserati Khamsin, wie neu, gg. Gebot. Tel. 0261/38842 ab 18 Uhr

Matra

Kaufe jed. Unf.-Murena. 02543/7043 H

Murena-Unfall, An- u. Verkauf, Gebr.- u. Neuteile. Tel. 07391/6950 H

Neu-/Gebrauchtteile! 02208/2090 H

Murena 2,2, 11.900,-. 0911/705292

Murena 2,2 Ltr., 115 PS, Bj. 3.83, 94000 km, Neuteile, VB 10.900,-. 02102/25980

Gebr. Mu.-Teile, ca. 60% unter NP! Neu+Tuningteile (S-Ans. Brücke+NW), +Rahmenteile vorr. 06842/1667 H

Suche für Murena 1,6, Motor-Tuning-Teile, auch ohne TÜV. Chiffre MK01/246448

Mazda

323 4WD 1.6i Turbo, 150 PS, EZ 4.87, 20000 km, 23.000,-. 04496/255 H

Mazda 323, 4WD GTX, 150 PS, VW, o. Zulassg., 1200 km, DM 27.500,-. Mazda-Döbereiner, Tel. 0911/799449 H

RX-7, Bj. 3.88, 11500 km, rot, inkl. Extr., VB DM 33.950,-. 05381/1417

Mazda RX-7, 150 PS, Bj. 3.87, 22800 km, rot, DM 26.000,-. Mazda-Dörbereiner, Tel. 0911/799449 H

323 GT 4WD 16V Turbo, Bj. 9.87, schw., 12000 km, DM 23.900,-, Fin./Inz. Tel. 06561/1054 H

323 GTX, EZ 10.87, 1200 km, Kat, ESD, DM 19.990,-. Fa. Auto-Gott, Tel. 089/6097690 H

929 3,0i, Tageszul., 0 km, dkl.bl-met., Vollausstg., 39.900,-. 02671/3074

Unf. TVR 350i, Bj. 85, DM 15.500,-. KFZ-Fa. Tel. 08121/3601 H

RX-7, Bj. 6.88, silb.-met., RC, 11000 km, DM 33.800,-, Fin./Inz. 06561/1054 H

Mercedes

Suche SEC 250 lang. 0741/42563 H

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT **Mercedes** UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

230 TE, JW, Lack. u. Ausst. noch wählb., Abgabe 5.90. T. 07154/21964

DOMRÖSE DIESEL
Leistungsoptimierung
Telefon 089/1501920

500 SE, Chefwagen, (NP weit über 100.000,- DM), alle Extr. wie Met., Leder, Klima usw., n. 5 Jahre alt, Bestzust., direkt vom Eigentümer, DM 35.000,-zzg. MwSt. 07131/484868

450 SLC, Mod. 78, 16.900,- DM. Tel. 06322/64066 od. 67574

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
● Montageservice
● Alle Fabrikate
● Große Auswahl
● Günstige Preise
kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf. 1708, Tx. 7267483
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
☎ 07022/5884

250 C/8, 71, ESD, el. FH, Color, Servo, teilrest., 280 CE/8. 07251/85566

300 SL, Mod. 86, Autom., Leder h.grau, weit. Extr., VB 54.000,-. 030/8819434

300 E – 300 TE
1985–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Telex 411766 · Fax 069/419239

250 TD, Bj. 1.88, blauschw., ABS, ESSD etc., 11000 km, v. Priv. 0561/403922

500 SEC, Bj. 83, dkl.blau, AMG, 8+9, tiefer, Vollausstg., Tel., Inzn. DB od. Porsche, 56.900,-. 0421/875560 H

GÖCKEL *tuning*

SEC-Metall-Motorhaube

incl. Lack und Grill

für 201, 124-CE, 126 **1690,-**

Neufraer Str. 2
7487 Gammertingen 1
Tel. 07574/4244
Telefax 07574/4314

Perfektion die überzeugt

Prospekt und Info anfordern!

Metall-Komplett-Tuning, Kompletträder, Frontspoiler, Heckschürze, Seitenschweller, Edelholzausstattung, Telefonhörerkonsolen, Chrom-Radlauf, SEC-Nebelscheinwerfer u.v.m.

Montage direkt bei uns – nähe Sindelfingen!

MH-DEZENT

Das exclusive Karosserie-Styling

Informationsmappe DM 10,–
MH-Styling · Krefelder Str. 172 · D-4060 Viersen 1 · Tel. (02162) 32647 300 CE

Mercedes

560 SEL, 10.87, 10000 km, silb.-met., Led. schw., Airb. + Hydrofed., Sitzhzg., DM 102.600,-. Auto-Glaser Tel. 0711/560354 H

280 GE lang, Bj. 88, 6000 km, Autom., anthr., Klima, Breitrf. m. LM, Recaro, el. FH, RC, w. Extr., DM 72.000,-. Auto-Glaser Tel. 0711/560354 H

WS LEASING UND HANDELS GMBH

LEASINGGESELLSCHAFT VERKAUFT STÄNDIG DB- UND BMW-JAHRESWAGEN

z.B. mtl. ab

190 E + 2.3 + 2.6, 86-88 ab DM 25.900,– **362,–**

230 E + 300 E + CE, 86-88 ab DM 34.900,– **488,–**

300 SE – 560 SEL, 86-88 ab DM 44.900,– **628,–**

Top-Ausstattungen und Farben, auch breiter und tiefer

TEL. (02333) 73366 · FAX 02333/76876

380 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

300 TE, 1.88, 13000 km. 02680/351

NEUE BREMSSCHEIBEN, DB 116 v. 60,-, 123 v. 38,-, 201 v. 38,-, 126 v. 80,-, alle h. 38,-, verk.: 02631/53018 H

190 – 560

TE SL SEL SEC 1980–1988 gesucht

BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Tlx.: (17) 411766 · Fax: 069/419239

GEHEIMTIP!! Für Pirelli-Reifen. Tel. 02635/5187, Der Reifen Flöer H

Turbo-Anlagen: 190 D, 190 E, 280 SE, 300 E, 500 SE, Diesel, Reisemobile u. Geländewagen, T. 040/2205385 H

Reparaturen, Service, Umbau f. Ihren DB, AT-Automatikgetriebe u. AT-Motoren zu günstigen Preisen bietet Ihnen Fa. Hermann. 07371/12277 H

500 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

Leistungssteigerung bis zu 14 PS durch BRABUS-Sportauspuff-Anlagen

für Mercedes-Benz W 201, W 124, T-Modell, W 126, W 126 C, W 123, mit zwei großen verchromten Endrohren.

BRABUS Info: 02041/9909-0*

4x 500 SL, 8.86, met., Led., Vollausst., ab 72.900,-, Inzn. 0221/512881 H

190 E 2.6, JW, EZ 1.88, 20% unter NP, Angebote. Tel. 07225/74767

380 SE, Bj. 4.85, fast Vollausstg., gepfl., VB 40.000,- inkl. MwSt. Tel. 02302/800284

500 SEL, 86, met., Klima, SSD, E-Sitze, 59.900,-, Inzn. 0221/512881 H

300 TDT/4matic, Mod. 88, 15000 km, Klima, SSD, DM 74.900,-. 0221/561361

Mercedes kauft bar, alle Modelle, Bj. 82 - 86, auch hohe km etc.: Tel. 06331/73045, Telex 452476 H

Suche TE, JW, bis 1.9.89, Preisangabe. Chiffre MK02/246184

560 SEC, 9.86, nauticbl.-met., 8 + 9 BBS, V.ausst., 99.900,-, Inzn. 0221/512881 H

500 SEC Cpé., Mod. 86, 2. Hd. 52000 km, rauchsilber, Leder braun, topgepfl. fast Vollausst. 02747/3585

4x 7" x 15" Rial poliert mit 205/50/15 P 700, neu, 1800,-. 06162/82678

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
Barzahlung
Telefon 0234/534400 H

500 SEC, 10.82, met., Led., ABS, Klima, 46.900,-, Inzn. T. 0221/512881 H

Mercedes Benz, offener Tourer, 6 Sitze, 4 Türen, Kofferbrücke, alles orig. aufw. rest., Modell 1936, 6-Zyl., 1. Motor überh., Preis 10.000,- Dollar. Chiffre MK 1/966541.

560 SEL, 10.86, Kat., 1. Hd., met., V.ausst., 79.900,-, Inzn. 0221/512881 H

300 TE Autom., 10.86, 39000 km, 188 PS, anthr.-met., HSD, ABS, AHK, Airbag, el. Sitze, -Fenster, Klima, Becker-CD, Color, Tempom., AMG-Fahrw. u. -Räder, C2-Netz vorber. etc., 69.900,- (MwSt.). 04165/80601.

Kaufe 230 + 300 CE
Auto Excl. · 07031/83205/6 · Fax 85975

500 SEC, 86, 1. Hd., 60000 km, Led., V.ausst., 79.900,-, Inzn. 0221/512881 H

Unfall 190 D 2,5, T. 08151/89243

380 SE, EZ 83, champ.-met./Stoff brazil, 240000 km, Langstreckenfahrzeug, Vollausstattung, gew. Leasingvermittl. 26.500,- DM, 6500,- DM à Kto., 36 M. à 574,-, Restwert 4000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

DB 500 SEC, m. AMG-Mot. u. -Umb. 5,4 Ltr., 320 PS, Leder, 98000 km, EZ 8.85, VS. 02309/4346

300 D, EZ 10.87, fast a. Extr., 29000 km, VB 49.800,-. NP 66.000,- MwSt. ausweisbar. T. 07672/1791

DB-BARANKAUF: Tel. 0521/37799 H

Verk. Leder f. W 126. 0201/716851

500 SEL, Bj. 86, 50000 km, v. Ausstattung, DM 68.800,-. T. 07251/6491 H

420 SE, Bj. 86, 50000 km, (we.schw.), v. Ausstatt., DM 49.490,-. 07251/6491 H

190 D, 11.87, Extr. 07220/372

190 SL, 60, 19.800,- DM. 06523/241

AMG 380 SE, 25.900,-. 06322/64066

Unser Partner in Ihrer Nähe:

„TOP" PKW+LKW „MERCEDES Motoren

general-überholt im Tausch

mit doppelter Garantie!

PLZ 1 Berlin, BBL Ktz. 0 30 / 3 13 60 71

PLZ 2 Bremen, Tessin 0 46 62 / 22 83
Flensburg, Büchert 04 61 / 5 70 31
Lübeck, Heimann Lkw 04 51 / 5 70 31

PLZ 3 Braunschweig, Irrgang & Sohn 05 31 / 69 10 11
Celle, Schröder 0 51 41 / 8 30 55
Hildesheim, Aschemann 0 51 21 / 51 02 94

PLZ 4 Düsseldorf, Habel 02 11 / 33 15 33
Essen, Arras 02 01 / 3 16 41
Hamm, Ducke 0 23 81 / 4 15 66
Löhne, Haubrock + Broszio 0 57 32 / 1 23 66
Münster, Boländer 02 51 / 21 45 29
Oberhausen, Gröninger 02 08 / 65 00 61
Osnabrück, Quandt 0 54 01 / 4 54 08

PLZ 5 Aachen, Holländer 02 41 / 50 70 12
Bitburg, Gangolf 0 65 61 / 6 00 30
Koblenz, Schreiber 0 26 30 / 20 91
Köln, Diesel Feuer 0 22 06 / 20 93
Lennestadt, Sonntag 0 27 23 / 81 37
Meschede, Schmidt 0 29 37 / 65 52
Siegen, Hindenberg&Wengler 0271 / 31 10 21
Wuppertal, Diesel Feuer 02 02 / 78 30 43

PLZ 6 Bingen, Backes 0 67 21 / 4 10 66
Darmstadt, Mohrmann 0 61 51 / 8 44 08
Frankfurt, Kästner & Steitz 0 61 05 / 2 44 10
Fulda, Noll 06 61 / 3 10 61
Gießen, Derwort 06 41 / 4 30 28
Kaiserslautern, Baader 06 31 / 4 54 54
Losheim, Schwarz 0 68 72 / 44 39
Nalbach, Quirin 0 68 38 / 29 34
Neustadt, Baader 0 63 27 / 20 81
Osterburken, Bachert 0 62 91 / 86 18
Völklingen-Saar, Dorr 0 68 98 / 2 16 68
Worms, Bösel 0 62 41 / 7 79 88

PLZ 7 Biberach, Stanner 0 73 55 / 12 00
Engen, Brütsch 0 77 33 / 88 31
Freiburg, Danegger 07 61 / 5 50 66
Geislingen, Enz 0 73 31 / 80 66 - 69
Güglingen, Gebr. Ernestl 0 71 35 / 50 61
Kehl/Rhein, Langenbacher 0 78 51 / 40 31
Pforzheim, Ochner 0 70 82 / 22 39
Reutlingen, Katzmaier 0 71 29 / 38 99
Rottweil, Fischinger 0 74 04 / 10 00
Schwäbisch Hall, Bremsen-Schneider 0 79 07 / 70 61
Stuttgart, Schiemer 07 11 / 80 87 26

PLZ 8 Aschaffenburg, Kraft 0 60 27 / 66 66
Augsburg, Lech-Garagen 0 82 31 / 50 91
Bayreuth, Wedlich 09 21 / 6 60 61 - 62
Landau, Waas 0 99 33 / 6 24
Landshut, Heckner 0 87 71 / 12 46
München, Sedlmeier 0 89 / 9 03 84 71
Nittenau, Bock 0 94 36 / 85 14
Nürnberg, Augenstein & Griechenbaum 09 11 / 30 24 84
Schweinfurt, Schäflein 0 97 23 / 70 11
Scheidegg, Steurer 0 83 81 / 8 19 99
Würzburg, Kirch 09 31 / 7 28 78

Schweiz:
NOVA WERKE AG, Effretikon, Tel. 0 52 / 51 11 11

Österreich:
HAMMERLE MOTOREN-SERVICE, Salzburg, Tel. 06 62 / 7 83 75

Frankreich:
INTER FREIN, Forbach Cedex, Tel. 87 87 68 91

GÜTEZEICHEN RAL GEPRÜFT ÜBERHOLTE MOTOREN

MOTORENWERKE DIESEL FEUER

Am Weidenbach
5063 Overath
Tel. 02206/2093
Tx. 887500 dife
Fax 02206/82395

Der Spezialist für alle MERCEDES Motoren

PORSCHE Mercedes

Bevor Sie Ihren Mercedes oder Porsche in Zahlung geben oder verkaufen, rufen Sie uns bitte an. Barzahlung, Selbstabholung. In unserer Ausstellungshalle finden Sie ständig ca. 80 gepflegte Fahrzeuge.

AUTOHAUS WEGNER GmbH

hablamos espanol · we speak english · Kölner Str. 151, 5010 Bergheim bei Köln · Tel. 02271/62422 oder 62434, Telex 833692

DB 500 SL Roadster, EZ 1.86, 23460 km, Topzustand, blau-met., LM, 2. A.-S., el. FH, ABS, Klima, RC, Leder, u. v. m., DM 75.980,-. T. 02771/31014 H

300 CE, Automatik, Bj. 88, blauschwarz-met./schw. Leder., komplett Lorinser/AMG-Umbau, SEC-Motorhaube, Sportauspuffanlage, 245/45 Reifen, ESSD/SHD, auto. Klimatisierung, el. FH, Sitzheizung, Radio Becker Mexiko, 300 km, DM 102.000,-. Tel. 0911/260308 H

500 SEC, 12.82, 80000 km, champ.-met., Vollausst., Standhzg., 1. Hd., unf.fr., 70.000,- VB. 0711/481247

300 E, 6.88, blauschwarz-met., Leder grau, erst 7500 km, SHD, Klima, Autom., el. FH 4fach, RC, Sitzhzg., u. v. m., AMG-Fahrwerk + -Felgen 17" 235/45 VR 17, nur 73.500,- oder jetzt leasen mit TOP CARS LEASING schon ab mtl. 1235,-. top cars Essen, 0201/233333 H

AMG

300 CE, Breitversion
6,0 Liter, 4 Vent. (385 PS)
blauschwarz-met., Leder schwarz
EZ 8.88, 5500 km
AMG- + DB-Vollausstattung DM 289000,–

DB 300 CE, 3,2 Liter (245 PS)
Breitversion, blauschwarz-met.,
Leder schwarz, EZ 9.88, 3000 km
AMG- + DB-Vollausstattung DM 169500,–

DB 300 E, 3,2 Liter (245 PS)
blauschwarz-met., Leder schwarz
EZ 7.88, 5000 km
AMG- + DB-Vollausstattung DM 116000,–

DB 190 E 2.3-16 V
blauschwarz-met.,
Leder schwarz, EZ 1.88, 5000 km
AMG-Fahrwerk, Räder 7J15
Reifen 215/50/15, Lenkrad, Wurzelholz,
Chrom + Plastikteile in Wagenfarbe,
gute DB-Ausstattung DM 69000,–

D. + U. Kicherer
Telefon 07771/7084-5 · Telefax 07771/4781

300 E, Bj. 86, silber-met., Velour schwarz, 31000 km, Autom., SHD, ABS, el. FH 4dach, el. verst. Lenksäule u. v. m., AMG-Fahrwerk + -Spoiler + -Felgen, 54.500,-, i. KA, günstige Leasingmöglichkeit. top cars Essen, Tel. 0201/233333 H

BRABUS 300 E, CE, TE, 4matic, BRABUS 190 E 2.6, 190 E 3.6, in verschiedenen Farben und Ausstattungen, auf Wunsch auch mit Motortuning sof. lieferbar. **BRABUS**-Info: 02041/9909-0 H

600, 600 PULLMAN. 07071/44266

Suche MERCEDES
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

MERC.-BARANKAUF, ab 83. 02234/77231 H

Automatikgetriebe, Reparatur, AT gebr. Tel. 06021/51318 H

Merc. neu! Vorführwagen, Jahreswg., a. Mod., reelle Preise., gr. Auswahl, auch f. Exp., Autohaus, Mercedes-Jahreswagenvermittlung. 07222/23619/21352 H

300 E-Mot. z. vk. 06021/51318 H

Wir suchen gepflegte DB, 190 E, 230 E, 300 E, SL u. SEC. Autohaus Friedmann. Tel. 07472/1311 + 1306, Tlx. 767932, Telefax 07472/25511 H

300 TE Brabus 3.5, 245 PS, 7.87, perlmuttgrau-met., Leder grau, Autom., SHD, Klima, ABS, ASD, RC, el. FH, Sportfahrwerk, sämtliche Extras, nur 93.500,- oder jetzt leasen mit TOP-CARS LEASING schon ab mtl. 1561,-, auch 230 TE in aktuellen Farben und Ausstattungen im Angebot. top cars Essen, Tel. 0201/233333 H

190 D, weiß, v. Extr., EZ 7.87, 11040 km, i. A., 33.950,-. 0711/535021 H

Mercedes-Jahreswagen-Auswahl. Günstige Preise, alle Modelle mögl. Fa. Hahn, Autohaus, 07151/54666 H

Suche SL od. 600er. 06345/7368

Einer der Schönsten, 280 SE 3.5 Coupé, 71, generalübh. für DM 56.000,- bei DB, silbergrau-met., Led. schw., ESSD, el. FH, Klima, Wurzelnuß, LM, RC-Stereo, el. Ant., Col., Spiegel rechts, Motor verchromt, TÜV, Wertgutachten DM 65.000,- Chiffre MK02/229123

Suche Mercedes Coupés, Cabrios + SL, auch Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl. Telefon 07 21/55 49 26/27

Einer der Wertvollsten, 280 SL Pagode, Typ 113, 71, silbergrau, Volleder schw., 5-Gg., Col., RC/Stereo, autom. Ant., Hardtop, heizb. Heckscheibe, erst 800 km, Motor u. Nebenaggregate verchromt, TÜV, Wertgutachten DM 125.000,- Chiffre MK02/229130

350 SL, Bj. 72, nur 125000 km, weiß/rot, Garagen-/4. Fahrzeug, Bestzustand, zu verk., DM 25.000,- inkl. MwSt. Tel. zur Geschäftszeit 06122/13074

450 SEL 6.9, 1. Hd., 4.77, s. gepfl., DM 18.900,- inkl. 0201/675273

Suche 300 SL Flügelt. od. Cabriolet. Tel. 089/6413798

Su. unf.beschäd. DB + Porsche a. Totalsch. 089/606700, Fax 0896096985 H

300 SEL 6.3, b. DB-Stuttgart kompl. restaur., neuw., 57.000,-. 0711/2622810

AXON-LEASING
Alle MERCEDES schnell lieferbar
ohne Anz. u. km-Begr. · **089/286017**

500 SL Brabus-Komplett-Umbau, Mod. 86, erst 11000 km, nauticblau-met., Leder-Komplettausstellung in Schwarz, Recaro-Sitze, Super-Stereo, Klima-Autom., 8+9" Felgen, traumhaft schön veredelt, nur 78.500,- i. KA, weitere 500-450-300 SL in top cars Essen, Tel. 0201/233333 H

280 SL, 69, Autom., orig. 85000 km, 2 Dä., silbergrau-met., gt. Originalzust., VB 31.000,-. 0721/402315

DB 350 SLC, Autom., EZ 79, 139000 km, TÜV 12.90, grün-met., v. Extr., selten gut. Zust., Garagenfzg., v. Priv., DM 25.000,- zuzügl. MwSt. Tel. 0221/545921 oder 0221/414149

300 CE, blauschwarz, 8000 km, 11.87, Kunststofft. in Wagenfarbe, tiefer, 225/16 Alu, div. Extras. 0711/332693

190 E 2.3-16V, schw.-met., EZ 5.86, Kat., SD, RC, el. FH, Topzust., DM 38.000,-. Tel. 06541/2010

280 SLC, Bj. 78, § neu, 128000 km, jeder Kundendienst, 2. Hd., Schaltg., Topzust., DM 19.900,-. 08041/6838

500 SEC, 85, AMG, Led., SSD, Klima, 69.900,-, Inzn. 0221/512881 H

SUCHE 500 SE, SEL oder SEC, zahle bar, hole sofort ab! Tel. 02101/32333

Mercedes 300 SL Roadster oder Flügeltürer dringend von Privat gesucht, Zustand egal. Tel. 040/4604014-15 tagsüber, 040/2703839, abends

500 SE, EZ 3.87, 1500 km, blauschw.-met., Niveau, RC Mexiko, Klimaautom. u. sonst. Extr., umständehalber zu verkaufen, VB 70.000,-. Tel. 089/301318 o. 3004250, H. Malovrh

560 SEC, 6.87, Lorinser, 300 PS, 1. Hd., Led. schw., 115.900,- Inzn. Telefon 0221/512881 H

190 E 2.3-16, Geschäftswg., EZ 3.3.86, schw.-met., Volled.-Ausstg. schw., Sitzhzg., ESSD, ZV, Spgl. li./re. beh., el. FH, WD, ESG, Rüf. Fondbel., DB-Scheckh. gepfl., unffr., Topzust., VB 36.000,- inkl. MwSt. Zum 1.03.89 mit ca. 95000 km. Tel. 08224/1765 täglich ab 20 Uhr

Innenausstattung für 500 SEC, Bj. 87, grau, Leder ges. Tel. 05067/3800 od. Auto-Tel. 0161/2516134 H

380 SEC, orig. 39000 km, 83, blau-met., Col., 9fach Alu, ABS, Velour, el. FH, E-Sitze, RC, 1. Hd., neuw., Sterbefall, 55.000,-. 0221/242551, ab 9.1.89

230 CE, 11.87, 13000 km, dkl.blau, ESHD, el. FH, el. Ant., tiefer, 8fach bereift, Alu, scheckh. u. garagengepfl. w. Extr., VB 51.300,-. 0211/776929

Abschleppwagen DB608, Topzust., DM 20.000,-. Tel. 07843/1222 H

Bieten Einstieg in Leasing-Vertrag Mercedes Benz 300 SEL, EZ 4.88. VFM e.V. Baden-Baden, Tel. 07221/53308

Japanischer Importeur für Daimler Benz, BMW, Porsche u. Ferrari sucht Händler-Kontakte in der BRD. Angebote an: Lobel Consulting, Telefax 069/425078; Telex 411766 H

Achtg., wir such. wg. Neueröffng. gepfl. DB ab Bj. 83 bis 70000 km. Eberle Automobile. 06251/54463 Fax 57768 H

Brabus 300 E 3.6, Bj. 12.87, bl.-schw., 5-Gg., Vollausst., NP 118.000,-. VB 89.500,- inkl. MwSt., o. günst. Leasing. 0209/32757/33530

500 SEC, 6.82, 49000 km, 1. Hd., in absolut neuw. Zust., champ.-met., Klima, Leder, ABS, SD, Alarm usw., Priv. zu verk., FP 52.000,-. Tel. 07141/57871, ab 18 Uhr

KAUFE UNFALLWAGEN
neuwertig gegen bar.
Telefon 07552/6318 H

300 SEL 6,3, 4.69, Autom., el. FH, met., Lederausst., Topzustand, i. A. DM 33.950,-. Tel. 02171/40030 H

300 CE, blau/schw., L. schw. neu, Klima, tiefer, ESD, SEC-Haube, Kat, Lorinser-Spoiler, Alu 7Jx15, DM 96.990,-. Tel. 040/232838 H

190 E 2.3, 136 PS, EZ 8.86, kpl. weiß, tiefer, Extras, 27.500,-. 05151/12041 H

5 Ltr. SLC, Poner-Sound-Ausp., Sachs-Fahrw., ESD, ferrarl-blau, 8J/9J245/45 Pir., Autotel.-Vorb., kompl. Rec.-Sitz, Zub. ohne Ende, VB 39.500,-. Tel. 02333/88180

Kaufe alle Mercedes, auch mit hoher Laufleistung und Unfallschäden. Zahle über Liste sofort bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** Tel. 0211/211811 und 721119 H

230 E, Automatik, RC, ABS, SSD, re. Sp., Mod. 86, 29.950,-. 07551/4952

Barankauf Mercedes
190 – 500 – 560, Modelle 82-89
SL, SE, SEL, SEC · Fax 0221/529515
0221/522331 + 069/4980140 · Tx. 411834 H

300 CE, 11.87, blau-schw., Led. schw., Extr., 17" AMG-Felg. u. Fwk., DM 74.900,-, Inzn. mögl. 0261/44040

500 SEL, Sonderanfertigung, 10.84, silber, 69000 km, Sitz-u. Standheizung, ABS, Diebstahls., el. Sitzverst., Bordcomp., tiefergel. u. v. m., Klima, totaler Sonderumb., für 35.000,- von Schultz-Tunning mit Coupé-Haube, Heck- u. Frontspoiler, Seitenspoiler u.v.m., NP 167.000,- für 69.000,- zu verkaufen, od. 1980,- DM Leasing-Rate. Tel. 02162/32001, Herr Osten

190 E 2.3, weiß, EZ 11.87, 11000 km, mit Extras, VS. Tel. 07271/8631

Suche 300 D Turbo mit Vollaussttg., Volleder-Interieur, Spezialumbau-Verbreiterung, 225/345, v. Extr., unfallfr., Preis + MwSt. Reelle Angebot erbeten unter: Chiffre MK01/244997

SONNENDÄCHER direkt vom HERSTELLER

Automatische und einfache Ausführungen mit eingebautem Windabweiser, hochwertiger Velourklimakassette usw.
Original Schellhorn Sunroofs
nur im Fachhandel und/oder beim Hersteller

Nähere Info bei **Fa. SUNROOF-SCHELLHORN**
Rotebühlstraße 85 · 7000 Stuttgart 1
Tel. 0711/625159+622177 · Telex 723366

350 SL, 73, ATM 60000 km, Autom., anthr.-met., neues Fahrwerk, 225/55 Remotec, 2 Dächer, Stereo, el. FH, VB 32.500,- DM. Tel. 09421/12504

Vertrag DB 190 E abzugeben, Mod. z. änd. Sie erh. DM 1000,-. Tel. 0911/466533, Mo.-Fr. 10-17 h

Barank.: Alle Mod. z. Topkondit. Auto-Salon Singen, 07731/67094-5 H

AUTO-LEASING GÜNSTIG! RUFEN SIE AN!
WS LEASING (0 23 33) 7 33 66

190 E 2.6, Kat., EZ 1.88, 9500 km, anthrazit, Stoff schwarz, ABS, ASD, ZV, SHD, Kopfst. Fo., Spiegel re., LM, W-Glas, RC, Topzustand, VB 40.000,- DM. Tel. 07483/1385

JW 190 D, anthr.-met., Servo, ZV, RS/RC, ESHD, 5-Gg., frei ab 5.1.89. Tel. 07031/88615

260 E, 1.88, JW, bl.schw.-met., 18000 km, Auto., ESSD, el. FH, ABS, ZV, RC, Alu 17", tief, 4 Winterr., DM 52.000,-. Tel. 08142/16823

230 E JW, perlm., St. schw., 12400 km, Kat, DM 38.500,-. 06106/61130

420 SL Roadster, Autom., Bj. 8.87, JW, 1600 km, ABS, Kat., ASS, weiteres Zubehör, NP 92.000,-, VB 70.000,- DM. Tel. 0711/2008307 Mo.-Fr.

560 SEC, EZ 1.87, Vollausstg., blauschw.-met., Led. grau, AMG- Fwk., Leasingübern. mögl. T. 07348/22021

190 E 16V, 87, 310 PS. 09241/5055

190 E, Sport, 8.86, v. Zub., dkl.grün, 60000 km, NP 45.000,-, VB 29.000,-. Tel. 07307/21978

300 TD JW, Autom., ABS. 06203/41973

280 SE Coupé, 3.68, Autom., SD, AHK, LM, met., Lederausst., i. A. DM 29.900,-. Tel. 02171/40030 H

Mit Kat. 380 SLC, ABS, Klima, Led., unf.fr., top, EZ 81. T. 06196/28344

350 SEL, TÜV 5.90, v. Extr. Bj. 78, VB 12.800,- DM. Tel. 07742/7725

190 DT, 70 kW, Bj. 84, div. Extras, TÜV neu, NP 42.000,-, VB 19.000,-. T. 0211/3102147, n. 16 Uhr 02173/51069

300 TE, 29000 km, perlm.gr.-met., 5-Gang, Klima, ESSD, 4x el. FH, Col., w. Extr., 52.900,-. T. 02233/21534

Mercedes 600, Bj. 74, Klima, SD, bar, Bestzustand, DM 145.000,-, MwSt. ausweisbar. Automobile, Tel. 0871/28023 od. 53804 H

190 E, 4.86, 25800 km, Carat-Umbau, el. Sp. re., Servo, tief, 205/50-15, ZV, Sp.lenkr. 07271/42414, ab 19h

300 SL, JW, signalrot mit Extras. Tel. 07271/8229

300 SL, Bj. Ende 85, von Privat, orig. 48000 km, Automatic, rauchsilber, viele Extras, DM 51.000,-. Tel. 0211/325710

300 CE-Vertrag, 2. Quart. 89, abzugeben, Ausstg. offen. Chiffre MK01/245481

Mercedes

300 SE, EZ 7.87, Geschäftswagen, RÜF, 20000 km, Vollausst., weiß, schw. Led., Std.hzg. 0241/22493 Anruf ab 2.1.89

190 E, Mod. 85, 37000 km, schw.-blaumet., Extr., 25.000,-. 06431/73973

230 CE, JW, pajettrot-met., Led. creme, NP 69.500,-, VB 55.000,-. 07948/580

300 SL, 8.87, 14600 km, champ./Leder, DM 63.500,-. Tel. 07171/38475

230 E, Bj. 5.85, 37.500,-. 02267/4696 H

190 D 2,5, 12.87, 11500 km, mit 29 Extr., JW, NP 65.000,-, VB 49.000,-. Tel. 06222/72917

450 SEL 6,9, Bj. 8.79, 217000 km, Led., Vollausstg., b. DB rest., gg. Geb. Tel. 07192/7209 od. 8608

AMG 190 E 3,2, 245 PS, 9.87, Klima, Vollausstg., NP 92.000,-, VS. Tel. 07192/7209 od. 8608 ab 19 Uhr

190 E 2.3-16V, schw.-met., 73000 km, Mot. 12000 km, Reifen neu, Klima, Leder, Airbag, ESD, el. FH, RC, Wi/Wa, ZV, el. Sitzverstg., ABS, VB 37.000,-. Tel. 0241/13295 ab 19 Uhr

300 E, Bj. 88, 11000 km, Klima, dkl.blau, 44.500,-. 0234/534490 H

230 CE, 9.85, nur 23000 km, silb.distelmet., Autom., ESD, Alu, 2 Spie., RC etc., Nichtr., Gar.-Fzg., VB 32.000,-. Tel. 0221/241830

500 SEC Cabrio, EZ 4.86, 245 PS, 26000 km, 1. Hd., unf.fr., Vollausst., Airbag, DM 152.000,-. Italia-AUTO-MOBILI GmbH, Nymphenburgerstr. 81, 8000 München 19, Tel. 089/1234188 H

190 E 2,6 blauschw., ABS, ASD, 10000 km, 42.000,-. 07441/2588

Su. Unfall 300 TE, od. 4matic, auch Totalsch., Tel. 07031/31804

450 SL, Bj. 76, Topzust., Extr., VS od. Tausch mögl., Tel. 07272/73465

190 E 2.3-16, 7.85, 70000 km, blauschw.-met., v. Extr., NP 82.000,-, VB 40.000,-. 09123/74639, ab 18 h

W 126-Lederbezüge, creme + grau, neu, je DM 2500,- v. Priv. 02154/428333

280 SE/8, Bj. 70, Zust. 2 + viele Ers.-Teile: Motor, Autom., Hauben, Chromachsen etc. zu verk., DM 8000,-. Tel. 02432/3036, nach 16.30 h 20100

230 SL, Bj. 63, wie ladenneu! Ohne Mängel, FP 40.000,-. T. 05151/52890

Tip des Tages! Leasing zu Raten, die preislich voll überzeugen, für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Leasingberatung und -Vermittlung, 069/7241639 H

380 SEL, 6.85, a. Extr., Tel. B2, NP ca. 130.000,-, jetzt DM 49.950,- inkl. MwSt. Tel. 07551/4952

280 SLC, Bj. 79, anthr., Topzust., generalüberh., Garagenwg., 141000 km, 8fach bereift, Alu, SD, RC-Stereo, DM 29.500,-. Tel. 06054/5666

DB 209 D, Autom., EZ 4.86, TÜV 4.89, a. Wunsch neu, lang + hoch, weiß, 9 Sitze Velour, Standheizg., Servo usw., 80000 km, Tel. C-Netz, NP 73.000,-, 40.000,-. 0711/423446

230 CE, EZ 1.88. 07541/26568

300 TE, silb.-met., neu, gehob. Ausst., **450 SEL 6.9,** Erstbes., Superzust., V.ausst., Aggreg. neu, 28.000,-. 05251/56042, WEFA, Paderborn H

MG

MGB GT V8, Bj. 73, kompl. restaur., neuw., 40.000,-. 0711/2622810

Mini

Rotary Speed, Liste: Racing, Tuning, Orig.- Ersatzteile. Tel. 089/764827 H

Mitsubishi

MITSUBISHI-TUNING: Colt/Galant, 88er, Aluräder 7x15, Bereifung 195/205/215/50x15, Sportfahrwerke/Tieferlegungssätze, Sportauspuffanlagen. Starion 2,6, Kat., Leistungssteigerung bis 200 PS, Winter Turbo Tuning, 6580 Idar-Oberstein, Tel. 06781/25079 H

Pajero 7-Sitzer, Bj. 85, DM 28.500,-. Tel. 02267/4696 H

Modellautos

Neu - New - Neu - New

200 Seiten
12.000 Modelle
großer Farbteil
gegen DM 12,00 auf
PG-Kto. 286642-706
Postgiroamt Stuttgart
oder Eurocheck

danhausen
Postfach 485 - 5100 Aachen

14. danhausen's world modelcar book '88

Morgan

+8 Gesucht-Gesucht, 06744/408

Morgan 4/2, weiß/rot, Led., Zust. 2, Sommerfahrzeug, nur in gute Hände, VB 25.000,- DM. 02234/31674, ab 17 h

4/4, 2-Sitzer, 2.72, Speichen, schw., Mot. gen.überh., TÜV 90, DM 27.500,-. Tel. 0211/574596

+8E, 88, 12000 km, schwarz, Leder, Alu. Tel. 02402/23023 od. 83050

MORGAN-BARANK. 0521/37799 H

Motorräder

HARLEY-DAVIDSON
E. KRAFFT, 6700 LU-EDIGHEIM
Telefon 0621/663146
Farbkatalog geg. DM 5,– in Briefmarken

Nissan

Karosserie-Tuning für NISSAN/DATSUN

Frontspoiler, Scheinwerfer-Verschalungen, Zusatzscheinwerfer, Breitreifen, Heckschürzen, Seitenverbreiterungen, Heckblenden, Heckscheibenblenden usw.
Verlangen Sie unseren Prospekt (DM 5,– in Briefmarken). Noch heute!
AEROTECHNIK Fahrzeugteile
Postfach 48 · D-7701 Büsingen · Tel. 0041/53254101
Tuning für: 260 Z, 280 ZX, 300 ZX SUNNY und SUNNY Coupé (Modell angeben) Verlangen Sie uns. Katalog (DM 5,– in Briefm.)

300 ZX, Bj. 9.86, graph.-met., 1. Hand, Extras, evtl. m. Autotelefon B2, Preis DM 27.500,-. T. 06853/7541 H

300 ZX Targa
6/88, anthrazit-met., erst 2000 km, Klima u.v.m., absolut neuwertig, nur 48.500
mtl. Leasing ab 799,–
top cars Erich Schulz
LIMBECKER PLATZ 1 · 4300 ESSEN-CITY
TELEFON (0201) 233333 · FAX 234123

Schneeketten f. 300 ZX, Spezialanfert., DM 850,-; Dachträger, DM 250,-. Tel. 07153/25611

Felgen u. Breitreifen 300 ZX preisgünstig abzugeben. Tel. 07331/66393

NSU

RO 80, Bj. 76, TÜV 12.90, Garagenwagen, umsth. zu verk. Tel. 04332/362

Werkst.handbücher, 06359/1414 H

RO 80, Bj. 75, braun-met., innen Kunstleder, schönes Stück, gegen Höchstgebot. Tel. 06234/1279

Opel

Ascona Sport 2,0 E, 1. Hd., Langstr., sinnv. Extr., TÜV 8.90, 4600,-, i.A. 07141/84472/871329

Omega 3000 Kat., JW, 12.87, 15500 km, SD, LM, ZV, RC, met., Comp., Color usw. Tel. 06134/62695/62367

Der Auspuff mit dem guten Ton!
Bitte Gesamtprospekt anfordern!
Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

Pressefahrzeug Kamei Opel Kadett Pick-up GSi, Prototyp, alle Sonderumbauten, TÜV-eingetragen, EZ 88, 25000 km viele Extr., Preis DM 35.000,-. Kamei GmbH & Co KG, Postfach 3580, D-6200 Wiesbaden, Tel. 06121/1401-0.

Kadett-C-Ostertreffen, 15.04.1989, Info anfordern. Tel. 06374/3324 od. 06333/3760 ab 19 Uhr

Diplomat B V8, Bj. 69, ca. 185000 km, gut. Zust., 1. Hd., Bildmaterial, AHK, VB 4500,-. Tel. 040/447511

Suche Irmscher-Doppelverg., für 1,2 Ltr. Tel. 02866/652

Manta GTE, 8x13 235er, el. FH, weiße Lederinnenausstg., Irmscher-Sportauspuffanl., Lexmaulverbreitg., get. Scheiben, Sonnendach, gelbe Konis, Wertguta. 12.000,-, VB 11.000,-. 05691/4619

Ascona 2,0i GT, 5.88 m. BW. 02369/77053

Auspuff-Tuning mit TÜV
»für fast alle Opel-Modelle«

Sport-Endtopf mit 83 mm Endrohr **ab DM 285.–**
Sport-Endtopf mit 83 mm Doppel-Endrohr **ab DM 342.–**
Fächerkrümmer »leistungssteigernd« **ab DM 499.–**
Alle Preise sind unverbindliche Empfehlungen. INFO anfordern.
21-2
mattig Auspuff-Tuning
D-8395 Hauzenberg · 0 85 86/20 44

Kadett E GT 2,0i, Kat., 115 PS, rot, 4tür., 17000 km, EZ 5.88, fast alle Extr., tiefer u. breiter, NP 37.500,-, VB 27.000,-, Inzn. mögl. (auch Unfall). Tel. 0481/87545, nach 18 h

Verk. 1000er Kadett C, opt. Rallye-Fahrzeug G 3, DM 8000,-, viele E.-teile. Tel. 07191/2873

Commo. B GSE Coupé, Bj. 77, tiefer, Superinnenausstattung, 225/50 auf 8 x 15, al. eingetr. T. 07142/64096

Werkstatthandbücher für Kap., Adm., Diplomat B, Commodore u. a. Verlag Schober. Tel. 06359/1414 H

Liebhabertraum in Weiß! Admiral, Bj. 69, SSD, Bestzust., Erstbes. v. ält. Dame, schw. Herzs. abzugeb., VS. Tel. 02205/84937

Liebhaberstück, verbr. Commodore Coupé GS, 3.0 Ltr., Bj. 72, TÜV 11.89, 3 Solex-Doppel-Vergaser, Motor ca. 200 PS, generalüberh., ca. 5000 km, Topzust., Spoiler, 245/50/14, vo.+hi. ATS-Felgen, Sperre 75%, Sonderlack, alle Extr., VB 13.500,-. 0201/554190

mattig
SSF-Räder-Tuning
10

SSF die
Sport-Stahl-Felge gibt es in:

13 Zoll Ø: 6/7/8 u. 9 ½"	ab **DM 120.–**
14 Zoll Ø: 6/7 u. 8"	ab **DM 144.–**
15 Zoll Ø: 6/7/8/9/10/11/12 u. 13"	ab **DM 168.–**

180-seitigen Farbkatalog für DM 10.- NN (Rückerstattung bei Kauf) vom Opel-Händler oder von:

Deutschland:
Peter Mattig Opel Sport
D-8395 Hauzenberg, Postf. 62
Telefon (0 85 86) 20 44

Niederlande:	0 44 90 7 77 88
Österreich:	07 32 8 42 77
Schweden:	03 70 5 40 17
Schweiz:	0 31 99 05 10

Lexmaul-Hochleistungsauspuffanlagen – der gute Ton für alle Opel-Fahrzeuge –

leistungssteigernd – beidseitig aluminiert, Endrohr Ø 75 mm, verchromt oder teilweise Edelstahl poliert – Lexmaul-Fächerkrümmer – alles mit ABE/EG! 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung!

Komplette Auspuffanlagen für	
Ascona B – Manta B und CC (ab Krümmer mit Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Kadett C 1800/1900 E/2000 E/GTE (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Rekord E Limousine und Caravan „alle Modelle" (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
Corsa 1200 (ab Zylinderkopf inkl. Gußkrümmer und Doppelhosenrohr) komplett	DM 639,–
Corsa 1300 (ab Hosenrohr)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer 1200/1300 komplett	DM 973,–
Kadett D 1200/1300/1600/1800 (ab Hosenrohr komplett)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer komplett	DM 973,–
Lexmaul-Endtöpfe für Serienauspuff mit ABE/EG.	
Corsa 1000/1200/1300	DM 298,–
Kadett E 1300/1600/1800 (und 2000 mit Katalysator)	DM 298,–
Manta B und Ascona B	DM 298,–
Monza + Senator	DM 398,–
OMEGA-Limousine + -Caravan	DM 298,–

Achtung! Auch für Katalysator!

Fächerkrümmer DM 499,–

Corsa 1300 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Kadett D und E 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona C 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona B und Manta B (nur mit Lexmaul-Auspuff)
Kadett C (nur mit Lexmaul-Auspuff)

Katalog '88 gegen DM 6,– in bar anfordern!

LEXMAUL GmbH
6074 RÖDERMARK-OBERRODEN
Telex 176074972 LEX · Sonnefelderstr. 31 · Telefon 06074/98898 + 98081 + 98082

Verk. f. Kadett E verbr. Spoiler + Fahrwerksfedern 35 mm. NEU! NP 2300,-. VB 2000,-. Tel. 06183/71890

GSi 16V-Vertrag, LT 12.88, Extr., m. Nachl. zu verk. 02801/3025

153 Kissling-PS 2,0 Ltr. m. 40er Weber-Doppel, 21000 km, NP 6900,-, VB 4000.-. Tel. 0228/643825/670463

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

GSi 16V-Vertrag, Leasingvertr. abzugeben, LT 2.89. Tel. 0911/805147

Vertrag f. Kadett GSi 16V abzugeben, v. Extr., LT 2.89. 05544/1997

Opel Kadett GSi 16V, 5türig, Bj. 9.88, 1200 km, schw.-met., div. Extr., DM 30.000,-. Tel. 040/5407476 H

Suche Totalschäden Senator, Monza, Manta GSi, Rek. 2.2i, Gebrauchtteilverkauf. Tel. 02943/588 H

Der Auspuff mit dem guten Ton!

Bitte Gesamtprospekt anfordern!
ipf
Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

C/GTE 2,0, 1a, 77/90. 0911/602245

GSi 16V, 3trg., EZ 6.88, 9000 km, Alu 7Jx15, tiefer. 09292/248 ab 18 h

Spezialzündkabel, + 3-18 PS, sp. EL-AL Ventile 44/45/41, Nockw. 296-336°, Zylk. 2,0 E 45/41 kpl. Mot. 2,2, 138 PS, §, 3995.-, Ausp. 60, GFK-Teile Kad. C, je 1 Kad. C, Asc. B 2,2, Extr. Tel. 09251/1884 H

SSF – die Sport-Stahl-Felge
6/7/8/9/11/13 x 15 vom Typ »Extrem« mit TÜV · Mattig Opel-Sport
Telefon 0 85 86 / 20 44
20-7

GSi 16V, 3000 km, NP 34.000,-, jetzt DM 29.500,-. 02261/706103 od. 22552

C-Cpé., M 2,2 E, 150 PS, 8000 km, a. neu, v. Extr. 14.500,-. 07225/75247

C-Coupé 2,0 E, 12.78, Alu, 205/60, gt. Zust., VB 4950,-. 02163/1677

GT, Bj. 73, VB7500,-. 02247/8087

Suche, Commod. B6 S/E Cpé., Bj. 77/78. Tel. 0234/433276

Opel-Irmscher

Irmscher Manta GSi Exklusiv 2,0i, mit Kat., stahlgrau, 110 PS, Bj 5.87, 14000 km, tiefer, LM-Felgen, DM 21.900,-. T. 07151/700255. H

li

SPORT-KALENDER'89

Der neue IRMSCHER-Sportkalender'89

Volle 12 Runden rassige Rallye- und Rennfotos. Packende Action-Szenen aus aller Welt, geschossen von Spitzen-Fotografen. Großformatig, in Farbe, mit Monatskalender. Fragen Sie Ihren Opel-Händler oder gegen Voreinsendung von DM 12,–* direkt von IRMSCHER. Gleich bestellen!

* unverbindliche Preisempfehlung

irmscher
AUTOMOBILBAU
IRMSCHER GmbH, Bahnhof / Pappelstr.
D-7064 Remshalden 1, Tel. 07151/7002-0

IRMSCHER Manta GSi Exklusiv 2,0i, mit Kat., stahlgrau, 110 PS, Bj. 5.87, 14000 km, tiefer, LM-Felgen, DM 21.900,-. T. 07151/700255 H

Panther

Hardtop f. Panther Kallista, neuw., Tel. 02103/44874

Lima m. all. Zubeh., günst. 0511/2109389

Peugeot

Eibach FEDERN
Full power in Springs

405 MI 16, Bj. 3.88, ABS, Servo usw., 158 PS, 220 km/h, Dienstwagen m. wenig km, DM 31.950,-. T. 0231/594094-96 H

504 Coupé, Bj. 12.82, 83200 km, 106 PS, Techn. u. Optik 1a Zustand, Met.-Lack, 1. Hd., DM 15.900,-. Tel. 0231/594094-96 H

Su. Vergaser, f. 305 GTX, BRE, ab Bj. 85, Mot. 1,9 Ltr., 102 PS. 09651/2865

505 Turbo, silb.-met., EZ 1.86, 16710 km, DM 19.500,-. 0711/535021 H

Suche 504 Cabrio, ab Bj. 82. Tel. 06821/8106

504 Cabrio, Bj. 83, weiß, TÜV 90, Topzust., DM 24.900,-. 0211/711717

Peugeot 202 BH, Bj. 1948, zum Restaurieren, + 202, Bj. 1949, DM 8500,- zusammen. Herr Humez, Luxembourg. 00352/43776818 oder 460441

Pontiac

Trans Am, Bj. 87, a. Extr., weiß, wie neu, DM 29.900,-. T. 06171/51646 H

US-NEUWAGEN! Tel. 07361/71017 H

Direktionswg. Bonneville SSE, 7.88, schwarz/Leder braun, Vollausstattung DM 55.000,-. Trans Am, 8.88. weiß/Velour grau, Vorführwagen, Vollausst., DM 48.000,-. **Bonneville SE,** 6.87, dkl.blau, Leder grau, Vollausst., 34600 mls, DM 36.000,-. Opel u. GM Fritz Schillinger, 7630 Lahr/Schw., Tel. 07821/21001 H

T/A Targa, EZ 87, 5 Ltr., V8, Vollausstg., DM 29.500,-. T. 0421/875560 H

Fiero 2 AM 4, Mod. 85, ohne TÜV, VB DM 10.600,-. Tel. 06131/45733

Trans Am 6,6, Bj. 78, goldmet., Glas T-Top, Autom., Heckspoil., DM 9800,-, Fin./Inz. Tel. 06561/1054 H

Notverkauf nur für Kenner, Trans Am Targa 6,6 Ltr., Bj. 78, Lack weiß, inn. Velour schw., 350 PS, Holley, Edelbrook, Hijack., vollverspoil., Stereoanl., Fächerkr., Ölpumpe, Lack, Ausp., TÜV u. v. a. Teile neu, 255er Bereif. a. Corvette-Felg., 250 km/h, rest. f. DM 15.000,-, meistbietend zu verk. o. Inzn., bar. 0721/691429

Porsche

928 S, Bj. 85, Topzust., 120000 km BAB, preußischbl.-met., RC, Tel.-Vorbereitg., Scheckh., DM 46.000,- + MwSt. Tel. 0761/62449 od. 281199

Unfall-Ankauf
Auch Total- und Motorschaden
Ersatzteil-Lager
Firma Tebernum · 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: 02153/730561 · Telex 8121282 twue

Caramba
KST 100
Kunststoff-Tiefenpfleger

911 SC, 7.82, moosgrün-met., div. Extr., 150000 km, techn./opt. 1a, DM 33.000,-. Tel. 04101/24900

911 Carr. Targa, 1.84, 1. Hd., Extr., Scheckh., Langstr., 47.500,-. 05452/4243 H

911 Targa, 3.86, 45000 km, Leder, Extr., 1. Hd., 57.800,-. 0271/75857

Suche 911 SC b. 35.000,- von Privat. Tel. 06431/23000

Su. 911 Turbo, ab 87. 02233/66253

944 Turbo Cup, Bj. 86. 05251/59033

Speedster gesucht. 089/3002403

Unfall 944 Turbo, 8.87 u. 911 SC Targa, 8.81, Frontsch. 0234/355465

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
Barzahlung
Telefon 0234/534400 H

911 SC, 1981, ESSD, Extras, 33.950,-. WIM-Automobile, 0221/517770 H

Carrera, 3.85, weiß, orig. Turbo-Umbau, 58000 km, ESD, Leder/Stoff-Sitze, el. verstellb. u. heizb., RC-Blp. Köln u.w. Extr., VB 62.000,-. 0209/22390, ab 19 Uhr 0209/134550

Suche vo. Ko. rechts u. Motorhaube für 928. Tel. 030/6869421 o. 878095

911 Carrera, rot, 78000 km, Spoiler, Klima, 7 + 8 x 16 Fuchs, viele Extras, unfallfrei, 3. Wag., kein Winter, 1a Zust., ab 1.4.89 zu verk. DM 52.000,- inkl. Tel. 08234/2890 ab 18 Uhr

Privat sucht: SC Coupé, 204 PS, ab 10.80, Turbolook, nur orig. (Blech). Tel. 07231/53544 od. 358686

Porsche 911 Carrera Targa, Gemballa-Umbau, Autotelefon, Topzustand, Bj. 88, 10000 km, v. Privat zu verk., Preis VS. Tel. 0731/64067 od. 07309/7114

944, Bj. 86, kalahari-met., v. Extr., 44000 km, Topzustand, DM 31.000,-. Tel. 0641/34285

Buch 959, Nr. 89, VS. 08024/8313

Fu.-Felg. 6/7/8/9" u. Reif. 0234/355465

Unfallwagen-Ankauf
Telefon 02233/46291
und 0221/508768

Suche Porsche 911 RS bis Bj. 72. Tel. 0228/440005

Suche 959, bis ca. DM 600.000,-, zahle bar! Chiffre MK02/238515

Felgen verbreitern, Rep., Polierg., 7-13"x15+16 vorrätig. 0214/75126 H

Su. unfallbeschäd. DB + Porsche a. Totalsch. Telefon 089/606700, Fax 089/6096985 H

944
Automatik + 5-Gang
1982–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Telex 411766 · Fax 069/419239

Sportendtöpfe, Wärmetauscher in Stahl/V2A m. TÜV, Preisliste für 911, 924, 944, 928. Tel. 06341/88088 H

924, 944, 944-Turbo-Bausatz 1000,-; 944, 944 Turbo-Heckschürze ab 250,-; 924 Kotflügel 250,-; 911, 930 Heck- u. Frontspoiler, 944 Türschweller 300,-. Porsche-Gebrauchtteile. Suche Unfallwagen. 02041/43144 H

Carr. RS od. RSR ges. 02304/68347

Kaufe Porsche, a. Unf. 089/6990944 H

Porsche

Suche 959. Telefon 02381/32027

911-Barankauf, alle Jahrgänge, rufen Sie an, komme sofort. AVG Krefeld. 02151/547638 H

Porsche 911 Restaurierungsanleitung u. Kaufberatung: 252 Seiten, 750 Abb., DM 69,- inkl. 5,- Versd. bei Schrader Automobil-Bücher, Frauenstr. 32, 8000 München 5, Tel. 089/227775 H

Auto-Salon
7700 Singen · Guterstr. 33
Eine der ersten Adressen bei An- und Verkauf.
Porsche, Mercedes, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Lamborghini, Rolls-Royce u. a.
911 Carrera Targa, '84, Extras, Topzust. DM 52 500,-
924, 5-Gang, RC, Alu, Color, el. FH, mot. DM 18 500,-
Fordern Sie unseren neuesten Prospekt an:
Telefon 07731/67094 · Fax 61993 · Telex 793937

Suche 911 RS bis Bj. 72. 0228/440005

Suche dringend Porsche, Bj. 70-74, auch Umbauten in gutem od. leicht reparaturbed. Zust. T. 02651/76425 n. 19 h

CUP Gebrauchtteillager Nord, Motoren u. Getr. f. Porsche m. Gar. (auch Carr. u. Turbo), Kaross.teile etc., Umbauten. An- u. Verkauf v. Unfallfahrz. Tel. 040/5116668-9 H

944 S, 16V, 4.87, v. Extr. 07145/4802

Carrera Coupé, 11.88, 2000 km, 8" u. 9" Fuchs, tiefer, diam.blau-met., Teilleder schw., sinnv. Extr., NP 94.500,-. VB 83.500,- inkl. MwSt., o. günst. Leasing. 0209/32757/33530

Porsche-Motoren u. -Getriebe, überholt, gebr., mit Garantie, repar., E.-Teile. R. Dutt, 7000 Stuttgart 30, Tel. 0711/816160 H

Su. 911 E od. S Targa. CH-0041/32533208

944 Turbo, Bj. 85, 75000 km, Fuchs, Servo, Targa, 44.500,-. 0911/34832 H

944, rot, EZ 8.86, 39800 km, Extr., VS. Tel. 0521/411502

Suche 911, auch defekt. 07272/3465

Kaufe alle Porsche, auch mit hoher Laufleistung und Unfallschäden. Zahle über Liste sofort bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** Tel. 0211/211811 und 721119 H

UNFALL! PORSCHE, MERCEDES FERRARI, ROLLS ROYCE
ZAHLE SOFORT BAR IMMER **HÖCHSTPREIS**
003174 – 773077 HOLLAND TAG - NACHT

Teile: 1 Turbo-Hecksp., Fuchsfelgen + Reif., Teile a. Anfrage. 06055/7785

Rarität 356 Carr., C Cabrio, Bj. 1964, einer von 7, schw., Fahrgstnr., 160232, Mot.-Nr. 97394, gg. Höchstgeb. unter: Chiffre MK01/244158

911, 75, o. Mot., 7900,-. B. Reinhard, Nr. 6, 5529 Kreuhlen. 06526/415

20–25 gebrauchte oder überholte Porsche-Motoren
mit Garantie auf Lager.
Unfall-Ankauf
Großes Gebrauchtteile-Lager
Firma Tebernum · 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: 02153/730561 · Telex 8121282 twue

911: 4-Conti TS, m. Alufelge u. Schneeketten, Skiträger. 0521/892263

911 Carrera Cpé., 7.85, platin-met./Led. weinrot, 1. Hd., Klima, ESSD, Fuchs u. v. m., gew. Leas.vermittl. 48.900,- DM, 8900,- DM à Kto., 42 M. à 946,40 DM, Restwert 12.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

NEUTEILE FÜR 924, Bremsscheibe v. 80,- DM, Bremstrommel h. 80,- DM, 911er 1 Heizklappe 90,- DM, 911er Wärmetauscher ab 400,- DM verk. 02631/53018 H

Sportendtöpfe ∅ 100 mm Endrohre, Leistungskit + 7% für 911 m. TÜV, Wärmetauscher in Stahl V2A ab 342/570, Katalog. Tel. 06341/88088 H

944, 3.84, 104000 km, el. Hubdach, 8 Extras, weiß, 1a Zustand, Pr. VS. Tel. 0271/85054

Su. 928 S, Bj. 82-84, auch leichter Unf.-Schaden. 04941/71447

Suche 3,0-Mot., 200 od. 204 PS, def. od. viel km. 05364/1600 ab 17 Uhr

944 T, 1984, 1. Hd., 60000 km, 28.950,-. WIM-Automobile, 0221/517770 H

PORSCHE BARANKAUF 02234/77231 Anruf genügt. Ab Bj. '84 H

928, Bj. 11.77, bester Zust., Klima, FH, neu RC, Tempom., alle Verschleißteile neu, DM 28.500,-, Inzn. 928 S, Mercedes o. BMW. 07531/52174

911 Carrera Coupé, 88. 05422/6686

928 S, 4.86, 54000 km, 5-Gang, meteormet., Volled. schw., Aufpralldämpfer, Sportsitze/Sitzhzg. li./re., Diff.-Sperre, Radio Berlin, HiFi-Klangpak., Zusatzverst., Spurverbrtg. an Hi.-Achse, Alarm Intervalle, Grünkeil, ESSD, Tempom., Fzg. halbes J. stillgel., NP 120.000,-, neuw., scheckh.-gepfl., aus Privatbesitz 3. Hd., VB DM 62.000,-. Tel. 0211/213674

928 S4-Motor, l. def., + Kat., 5800,-; 911-Gotti f. 7+8" mit Reifen, 1800,-. Tel. 040/6700164, ab 17 h

928 S, 83000 km, 310 PS, gold-met., Klima, ESSD, el. FH, RC Hamburg usw., i. A. 48.500,-. Tel. 09961/6449 H

PORSCHE
Direkthändler Wuppertal
Partner beim Kauf - Freund beim Service!
924 S, weiß 6.8" Hubdach Sportfahrw. DM 40500,-
944, weiß 5.86 Hubdach Heckwischer DM 38950,-
944 Turbo, zermatt-met. 5.85 Klima Rad. Ledersitze DM 46950,-
944 Turbo S, silb. rosso-met. 12.87 ABS Rad. Sperre Klima DM 75950,-
944 Turbo S, rot 4.88 ABS Radio Sperre Klima DM 84950,-
928 S, moosgrün-met. 10.83 SSD Klima ABS DM 56650,-
Über 30 Porsche Neu- und Gebrauchtwagen im Angebot.
Bevor Sie sich entscheiden - sprechen Sie mit uns...
AUTO MAGNER
Tel. (0202) 751070 · Fax (0202) 755215

Porsche 944, schwarz-met., Bj. 4.87, 40000 km, 163 PS, DM 41.380,-. V.A.G. Isensee, Tel. 02932/4471 H

924 Skihalter verk. T. 02128/10810

Carrera 3,0, weiß-met., Turboverbr., Koni-Fwk., 8 + 9 x 15" Fuchs pol., Ölkühler, Recaro, Topzustand, VB 35.000,-. Tel. 08072/1451 ab 18 Uhr

928 S, 4.87, Autom., 40000 km, 2x Klima, 92.900,-, Inzn. 0221/512881 H

Qualitäts-Verdecke
Teppiche Hardtops Leder
Thomas Härtel CABRIO + SPORTAUTO
Pf. 660 7440 Nürtingen 6, ☎ 07022/5884

911 Turbo 3,3, neu, o. Zul., Mod. 88, schiefergrau-met./Leder grau, sofort lieferbar, zum Listenpreis, Leasingvermittl. u. Inzahlungnahme mögl. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

Suche privat 911 Carrera mit Vollausstattung, max. 50000 km, Preisvorstellung bis 55.000,- DM. Tel. 07195/63409 priv., 0711/2091424 Gesch.

944 Turbo, Bj. 9.88, schw.-met., 14000 km, Leder, BBS-Felgen, NP 99.000,-, VB 84.000,-. 04284/1736

928, 79, Super! 24.800,-. 07153/21795

Porsche 944, steing.-met., Bj. 3.87, 150 PS, Zub. f. 14.000,-, DM 47.900,-. V.A.G. Isensee, Tel. 02932/4471 H

Suche 911 v. 65-80, bar. 06344/1474

911er Motoren, überh. + gebr. 06103/42187 H

911 Carrera, bordeauxrot-met., 7 + 8", Klima, Sperre, SD, Auto-Tel., ca. 88000 km, werkstattgepfl., Leasing mtl. 695,- od. 47.500,-. 06305/8637

GEHEIMTIP!! Für Pirelli-Reifen. Tel. 02635/5187, Der Reifen Flöer H

928 S, Mod. 84, SD, Leder, 130000 km, 35.900,-. 0221/641154

Kaufe jeden Porsche, auch def. od. Unfall, zahle Höchstpr. 089/1781864 H

Suche Teile: neu/gebr. 06335/358 H

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT **Porsche** UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

944 Turbo, 2.86, Leder, Klima, Sperre usw., DM 43.800,-. 05452/4243 H

Carr. Coupé, 86, 30000 km, SSD, F+H, Fuchs, 59.900,-, Inzn. 0221/512881 H

928 S, EZ 82, 95000 km, Langstr., schw.-met./Stoff schw., Tempomat, Kli., S-Felg. etc., gew. Leasingvermittl. 39.900,-, 9900,- DM à Kto., 36 M. à 708,-, Restwert 6000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

Nie mehr Rost: Polyesterteile f. 911, ab Bj. 66, RS 73, 74, G-Mod., Kofferhaube, Fr.-Spoiler, vord. Kotflügel, Heckstoßstange, Clubsportteile. 08141/12419 H

AXON-LEASING
PORSCHE 928 S4, schwarz, Led. schwarz
Ausstattung frei, kurzfristig lieferbar, Nachlaß ohne Anz. u. km-Begr. **Telefon 089/286017**

911/924/944/928-Teile. 0231/736853 H

Porsche-Barankauf. 040/6914141 H

356/912/911-Teilelager, Unfall-u. Gebrauchtwagenankauf, Mot.- u. Getriebeüberh. Austauschservice, Restaurierungen. Schmid & Onderka, Tel. 08561/5610, Fax: 08561/5504 H

944 Turbo, 4.87, weißgold-met., 42000 km, unf.fr., gew. Leas.verm. 51.491,23 DM, 6491,23 DM à Kto., 42 M. à 1062,- DM, Restw. 13.500,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

924 S Targa, 1.88, 17500 km, 1. Hd., DM 39.900,-. Tel. 05452/4243 H

911 SC 3,0, 4.79, indischrot, orig. 84000 km, 180 PS, schadstoffarm, Heckspoil., RC, 8 + 9 Remotec 225/205, Topzust., nur Som.-Fzg., FP 26.500,-. Tel. 08654/9393

Carrera Coupé, 4.87, Klima, Fuchs, Led., 69.900,-, Inzn. 0221/512881 H

924 S, Mod. 88, 25000 km, 1. Hd., dkl.bl., DM 34.800,-. 05452/4243 H

Suche
PORSCHE
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

928 S4, 88, 5-Gang, dkl.bl., Led. schw., 104.900,-, Inzn. 0221/512881 H

Suche dringend gegen bar sämtl. Porsche-Mod. (auch Selbstabh.). Fa. Hanich, München, Tel. 089/765457 H

Bremsen-Kit Neuteile, (2 Bremsscheiben, 1 Satz Beläge), 924 VA Kit DM 199,-; HA Trommeln DM 160,-; 911 VA Kit DM 205,-; 912 VA Kit DM 130,-, weit. a. Anfrage auch einzeln; **Kotflügel,** 911 li. DM 595,-, re. 494,-; 924, 399,- li. + re. 06205/12781 H

Kaufe alle Unfall-Porsche:
Gebrauchtteillager. Tel. 0234/355465 H

Porsche-Motoren + -Getriebe
gebr. oder überholt
Reparaturen, Ersatzteile neu + gebr.
Fa. D. Schreiner,
7147 Hochdorf/Enz b. Stgt.,
Tel. 07042/77530 + 78288

944 Targa, 6.83, Scheckheft, Fuchs, 12 Extr., Met., v. priv., DM 21.900,-. Tel. 0209/815116

Suche Porsche
Porscheauswahl.
Fa. Turzer, ☎ 07181/43377, Tx. 7246583 H

Suche Speedster, F/S 89, Angebot mit Preisangabe unter: Chiffre MK01/245536

911 SC, 83, orig. Turbo-Umb., a. Extr., ind.rot, 54.500,-. 02325/37910

911 Carrera Cabrio, 5.88, schwarz, Leder schwarz, el. Verdeck, Klima u. v. m., nur 89.500,- oder jetzt leasen mit TOP CARS LEASING schon ab mtl. 1499,-. Weitere Coupés + Targas ab 25.700,- im Angebot. top cars Essen, Tel. 0201/233333 H

Porsche Barankauf
911, Turbo, 928 S4, 944 · Fax 0221/529515
Sofort. Kaufentscheidung u. -abwicklung
0221/522331 + 069/4980140 · Tx. 411834 H

911 Turbo 3,3, 6.87, 1. Hd., 35000 km, felsengrün-met./Leder graugrün, Extras, gew. Leasingvermittl. DM 99.900,-, DM 19.900,- à Kto., 42 M. à 1888,- DM, Restwert 24.000,- DM. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, Tel. 06221/862071 H

Priv. 924, EZ 7.85, schw.-met., schw. Led. usw., DM 23.000,-. Tel. 030/7728129 od. 6853075

928 S4, 6.87, dkl.bl.-met., 9000 km, von Privat, VB 98.900,-. 02271/43081

Porsche-Bremsen, neu! Für alle Typen, z.B. Bremscheiben 924 vorne, DM 90,-, Beläge 911 vorne ab 15,-, solange Vorrat reicht. 02631/74361 H

Kaufe Porsche-Rennersatzteile, f. 904, 906, 908, 3 Ltr. RSR etc., Angebote an 6/8 Zyl. F-0033-80358339

Fuchsf., 7/8Jx16, 1½ Pr. 0241/71957

930 Ruf-Turbo, 4.85, alle Extras, 225/245, Diff., 38800 km, Inzn.; 911 Cabrio, VB 78.500,-. Tel. 0228/646854

911 Carrera, Ruf, Bj. 84, 69000 km, gepfl., moosgrün-met., tief, 2-Rohr-Ausp., Led., 2. Spgl., el. FH, kurzer Schaltw., RC, Sportsit., Lenkrd., Nebelschweinw., Fr.-/Heckspoil., Turbo, Col., Alarm, Fuchs, neu bereift, FP 49.900,-. Tel. 06192/37898 ab 20 h

911 Turbo, Bj. 7.88, 9500 km, marinebl.-met., Led. bl., 2x Sitzh., ESSD, Sperre, el. Ladedr., Fuchs lack. u. pol. u.v.m., NP 145.000,-. Tel. 0251/328250

924 S, 10.86, Kat., rot, 40000 km, Extr., DM 29.900,-. Tel. 07141/76898

944 S2 Cabrio, schw., Led. schw., Alarm usw., Angebote unter Chiffre MK01/246357

Restbestand: Öltanks 911 + 914, Wärmetauscher 911, alle Mod., supergünstig. Tel. 07042/7008 H

924 Turbo, 5-Gg., Color, el. Sp., el. FH, RC, 79, Alu, VB 7800,-. 07562/8022

911 Cabrio, Mod. 89, 4000 km, el. Dach, Kat. v. Extr., schw., Leder schw., 96.500,- inkl. MwSt. 030/7461429

924 Turbo, Bj. 80, Leder weiß, in Teilen. Tel. 040/5236246 H

Suche, Speedster, priv. Chiffre MK01/245467

7+9 x 16 Fuchs, 205/225, 930 Kotflg. à 450,-, Spoil., Tl. 05221/85624

930 Turbo, 4.88, erst 8500 km, marineblau-met., Volleder blau, SSD, Klima, Sitzheizung, RC Berlin, nur 117.000,- oder jetzt leasen mit TOP CARS LEASING schon ab mtl. 1953,-. topcars Essen, Tel. 0201/233333 H

Unfall-911 Carrera, Jubi., Bj. 4.88, 10800 km, VB 48.900,-. 04232/1717

Suche 944/944 S. Tel. 06131/471950

Porsche 959, weiß, Bj. 88, 1000 km. Chiffre MK01/245648

944, Bj. 82, orig. 40000 km, Scheckheft, braun, 21.700,-. 0202/311435

911 SC, 8.82, 8.90, Carrera-Look, 93000 km, VB 35.000,-. Tel. 0234/67210

911 SC, 81, 94000 km, techn.+opt. 1a, 16" Fuchs, Flügel. 09546/742

911 SC, 2,7 Ltr., 5.78. Telefon 05551/64711 H

356 Carrera GT, Fabrikfzg., Aluheck, 1500 ccm, Mot. 692/0, GT-Bremsen, Zust. 2, gg. Geb. Chiffre MK01/246578

959 gesucht. Tel. 06221/400333

911 Cabrio, 4.85, 49000 km, div. Extr., DM 63.840,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 05151/7357 od. 13558

11 Jahre Porsche-Erfahrung

Bevor Sie verkaufen - Grund für Sie zuerst mit uns zu sprechen-unser Know How-Ihr Vorteil!

Der Porsche-Gebrauchtwagen-Spezialist

KRAEMER

D-7000 Stgt.-Zuffenhausen · Schwieberdinger Str.115

Telefon 0711/82 20 07

Fuchs, 6x16, mit Pirelli-Winter 190, VB DM 1450,-. Tel. 02244/6774

Suche Unfall Carrera Cabrio, auch Totalschaden. Tel. 0451/67892

911 SC, Bj. 78, 85000 km, weiß, Stereo, LLR, Alarm, VB 25.000,-. Tel. 05300/1215 ab 18 Uhr

944, Bj. 3.85, 67000 km, Scheckheft, steingrau-met., 7+8J Fuchs, Klima, el. FH, 160 W Stereo, Gemballa-Heckschürze/-Seitenschw., tiefer, Strosek-Ausp. u. w. Extr., absol. neuw. Zust., VB 37.500,-. 02405/95505 o. 72446

Unfall 911 Turbo Cabriolet i. Teilen. Tel. 07195/51842

Barzahler sucht 911 Carrera, bis DM 45.000,- aus 1. od. 2. Hd. Tel. 05021/61355 od. 3634

928 S, Autom., ABS, 84, 96000 km, blau-met., unf.fr., VB 52.900,-. 02054/6585

911 SC-Motor 3,0, 204 PS, neu. 07044/5022

911 Turbo, Mod. 86, 46000 km, 1. Hd., ind.rot/champagner, SSD, sehr gepfl., DM 92.000,-. T. 0911/305013 H

944, 4.87, weiß, 21000 km, neuw., HD, Servo, RC usw. T. 02620/8282 ab 17 h

928, S-Ausst., 6.81, 50000 km, mocca, Zubehör, DM 29.800,-. 0511/715321

928 S, Ausstellungs-PKW, BBS, Neuzust., Vollausstg., Bj. 82, 92000 km, DM 42.500,-. T. 0211/682434 od. 359212

911 – 928 S4

1980–1988 gesucht

BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0

Telex 411766 · Fax 069/419239

944-Felgen, 3tlg. BBS RS-Felg., 9+10 x 16, passend f. Turbo S, 944 S, 944 II, ggs. m. Bereif. BS 225/245. Tel. 069/748816 od. 06039/6653

Verkaufe Speedster-Vertrag, I. Quart. 89, Ausstattung frei, gegen Gebot. Chiffre MK01/246432

Speedster, Geb. Chif. MK01/246439

911 Carrera Targa, EZ 7.85, Kat., schw./schw., 100000 km, Fuchs 7+8x16, Extr., 1a, VB 49.800,-, Inz. 07576/1766

Speedster, gg. Geb. 3.89 abzugeben. Chiffre MK02/246442

928 S, 26. 5.78, 50.000,-. 05161/6778

928 S, 7.85, 42000 km, blau-met., Sitzhzg., ESSD, el. FH, RC usw., DM 61.950,-. Tel. 02101/150050/59 H

911 Targa, Mod. 83, Topzust., MwSt. ausweisbar. Tel. 0761/406936

Unfall-Porsche Carrera, Bj. 85, Leder, met., SD, Seitensch., fahrbereit, Pr. 37.500,-. 0234/534490 H

Fuchs 6+7x16. 06221/20746/789441

959 Nachbau, Basis Carrera 3,2, Bj. 86, unfallfr., Extr., DM 86.500,-, Inzn. mögl, i. A. Tel. 05551/64711 H

911 SC, 12.81, grandprix-weiß, 123000 km, Topzust., 31.000,-. 06233/42319

911 Turbo, 3 Ltr., '81, Extr., 45.500,-, Inzn. mögl., i. A. 05551/64711 H

911 Coupé, LT. Anf. Febr., mit 6% Nachl. abzugeben. 0251/67966

Tip des Tages! Leasing zu Raten, die preislich voll überzeugen, für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Leasingberatung und -Vermittlung, 069/7241639 H

Gelegenheit! Günstiger Leasingvertrag abzugeben, 911 Cabrio, EZ 4.88, 9000 km, schw.-met., Klima, Leder, viel Sonderzubehör, Leasingrate DM 1399,-, gewerbliches Leasing, Laufzeit 36 Monate. Leasingvermittlung und -Beratung, Tel. 069/7241639 H

944 Turbo Cup, 250 PS, 4.87, 8000 km, unfr., Top f. Cup 89, G/NGT, Club-Trophy, Str.-Zulg., DM 65.000,-. Tel. 0241/12024 od. 171478

PORSCHE-MOTOREN und -Getriebe neu, überholt, gebraucht, mit Garantie. **REPARATUREN,** Ersatzteile. **Fa. BRAUN, Tel. 0721/787208** H

Privat su. SC Cabrio. 0208/427661

944 Turbo Targa, 3.86, rot, Kat., 49000 km, v. Extr., 51.900,-. 07733/5916

Speedster-Vertrag, 3.89. Chiffre MK02/246940

911 Carrera Coupé, Mod. 84, weiß, orig. 62000 km, SSD, Sportsitze, Fuchs, 1a Zust., 45.900,-. 0911/499988

VW-Porsche

914/4, Bj. 73, TÜV neu, 1a Zust., 80000 km, 185 Fuchs, gelb, Orig.-Zust., DM 10.500,-. Tel. 08762/3367

Renault

Renault A5, Motorschaden, EZ 7.81, TÜV neu, evtl. Ersatzmotor, DM 2200,-. Tel. 09644/8197, ab 18 h

R 21 Turbo, weiß, EZ 1.88, 27150 km, RC, ABS, Bordcomp., el. FH, ZV, Servo, Alu-F., 2. Spieg., DM 29.900,-. Renault-Behrens, Kassel, 0561/810219 H

Turbo 2, Zulg. 3.84, rot, 53000 km, DM 21.000,-. Autohaus Fischer, 73 Esslingen-Berkheim. T. 0711/345303 H

R 5 GT Turbo Cpé., Straßenausführ., weiß, 4500 km, EZ 6.88, ÜB, RC, 5-Gg., 2. Spieg., Dekor, 20.900,-. Renault-Behrens, Kassel, 0561/810219 H

R 5 A, Bj. 78, 93 PS, mit vielen Extr., guter Zust., nie Winter gefahren, 195/50 Alu, Pokalfahrwerk. D-08282/3698, nach 19 Uhr. H

Espace TD, EZ 1.87, 66000 km, 1. Hd., unf.fr., fast alle Extr., VB 28.900,- DM, Inzn. mögl., Golf II od. 190 E. Tel. 06831/85475 od. 06834/60366

Renault Alpine

A 310 S, EZ 85, v. Extr., 1a. 02041/27530

310 V6, s. günst. 06523/241 H

Su. A 310, Zust. egal. 02106/60753 H

A 310, silb.-met., Velour grau, 32000 km, breit/tief, neuw., v. Extr., DM 25.000,- zzgl. MwSt. 0571/27813

Alpine 310 S, Bj. 83, perlmuttweiß, 195 PS, 240 km/h, tiefer, Dach, scheckheftgepfl., VB 35.000,-. Chiffre MK01/245030

A 310 S, schw.-met., 84, 3 Ltr., ca. 200 PS, Fr.- u. Heckumbau, Bilstein, tief, Sparco, H.-gurte, ÜB u. a., VB 34.500,-. Tel. 02506/2977

V6 GT, rot, EZ 3.87, 19000 km, RC, Turboräder, VB 33.500,-. 09546/1592

Alpine V6 GT, EZ 3.87, 39000 km, rot, Stereo, 33.000,-. BMW-Walkenhorst, 4520 Melle, Tel. 05222/3055 H

A 310 S, 84, 1. Hd., unf.fr., a. Extr. 04241/1513

Alpine V6 GT, Bj. 6.87, 17000 km, unfallbeschädigt vorne + hinten links, Preis VS. Tel. 06827/1201

Geschäftswagen

Renault Alpine V6 GT Turbo Kat., perlm.-weiß, EZ 7.88, 19000 km, HiFi-Stereo-Anl., Klima, el. FH, ZV, Servo, ABS, Volliederausst., Bordcomp., DM 64.900,-. Renault-Behrens, Kassel, Tel. 0561/810215 H

A 100 LS, 1973, 50000 km, Bestzust., TÜV neu, VB DM 8000,-. 09543/7247

V6 Turbo, ABS, dkl.blau, 13000 km, Zulg. 7.88, DM 60.500,-. Autohaus Fischer, 73 Esslingen-Berkheim, Tel. 0711/345303 H

V6 GT, 86, def., 19.800,-. 06523/241 H

Su. A 310, auch Unfall, def. oder Totalsch., Barzahlung. 06523/241

A 310, Bj. 80, Topzust., 90000 km, DM 17.500,-. 0421/562966

Für A 110, Motor A5, Ansaugstutzen DCOE an A5-Motor, 5-Gang-Getr., großes Kreuzgelenk + Antriebswellen, Frontkühlg., Sperre neu, Alu-Ölwannen. 0231/259189 o. 403530 o. 1201815

V6 Eigenbau, einmaliger Umb., 197 cm breit, 12" + Distanz, 30 mm Gotti, Led., Edelstahlausp., kurzer 5-Gang, Weber, Zylk., Fächer, neuw. Yokohama 008, Spax usw., evtl. Inz. 08039/2547

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Rennwagen

Adapter BMW 4-Zyl., auf VW-Getriebe, Einzeldrosselanl. f. Golf- u. Audimotor. 05921/99260, Mo.-Fr. 7,15-15,45 h

3teil. Rennfelgen 13" f. alle Typen, a. Teile. Tel. 02101/222646

BMW 320 16V m. Zubehör. 02631/52219

RS 1600i Gr. A für Langstrecke und Berg, mit viel Zubehör, VB 17.000,- DM. Tel. 0211/665384

Rallye-Cross VW 1303 4WD, 500 PS, Typ 4 Turbo-Motor mit Ladeluftkühler, 5-Gang, Hewland-Getriebe. Tel. SF-358/61/364331

VW/Audi 2 Ltr.-Mot., 0 km, etwa 200 PS, m. versch. Rennsportteilen, preisg. abzugeb. T. 0681/42692, H. Massing od. ab 18 Uhr 48838

NSU Gr. C, 1300 ccm, m. Hänger u. v. Teilen, VS. Tel. 07224/3637

Replica

Neu Ausgabe '89 Neu Ausgabe '89 Neu
Der neue Replica- und Cabrio-Katalog bietet auf über 120 Seiten Replicas, nachträgliche Cabrio-umbauten, Buggys und verschiedene außergewöhnliche Fahrzeuge. Detaillierte Auflistung von Bausatz und Umbauteilen, Preise, Daten und Herstelleranschriften von A bis Z.
Bestellungen sind telefonisch, per Scheck oder DM 35,– in bar + DM 2,– Versand möglich.
Firma Kronbach & Weiser GBR · Staufenstr. 12 7306 Denkendorf · **Telefon 0711/344303 oder 07023/3060**

Den Apal-Speedster und vieles mehr bietet **SM AUTOMOBILE,** Oldtimer-Repliken & Sportwagen als Bausätze und Fertigfahrzeuge. Komplettangeb. DM 5,- vorab oder per NN: SM AUTOMOBILE, BEETHOVENSTR. 22, 8906 GERSTHOFEN. 0821/471166 H

Rolls-Royce

Silver Spur, 82, 27000 km, scheckheftgepflegt, absolut neuwertig, unfallfrei, NP 306.000,-, jetzt 115.000,-, v. Privat. Tel. 06373/6806

Bentley 8, Mod. 88, dkl.rot, Led. creme, n. DM 158.000,-. 02633/96077 H

Orig. Rolls-Royce-Teile

preisgünstig durch Direktimport

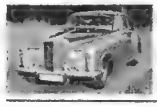
ISP NOTHACKER

6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174 4077 · Tx 410656

RR + Bentley, Gebr.- u. Neuteile, 1948 bis 1988. Koch, Tel. 0231/736853 H

Rolls-R.-Verleih, T. 02426/5417 H

RR- u. Bentley-Tle. u. -Literat., Imp. 02331/380441, FAX 02331/380410 H



Bentley S3, Topzust., Mot., Getr., Ausp., Reifen neu, DM 59.500,-. Tel. 02102/60047.

RR + Bentley, Gebr.- u. Neuteile, 1948 bis 1988. Koch, Tel. 0231/736853 H

Hochzeitsfahrten. Tel. 0211/4981333

Silver Shadow I, weiß, LHD, DM 39.800,-. Tel. 0211/612653 H

Bentley "T", EZ 1972, 2. Hd., EZ 1972, 2. Hd., astrakhan/tan, 69900 mls, RHD, außergew. Zust., gew. Leasingvermittl., DM 46.900,-, DM 6900,- à Kto., 42 M. à 946,40 DM, Restwert 12.000,- DM. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, Tel. 06221/862071 H

RR-Teile-Import. 02102/15342 H

ROLLS ROYCE

Verkauf + Service in Hamburg

Autohaus Nemeth, Kuehnstr. 15 2000 Hamburg 70, ☎ 040/650808 und Koppel 65, Hamburg 1, ☎ 040/244849

Shadow-Kühlergrill u. 2 Zylinderköpfe. Tel. 06252/2999, abends

SS I, einmalig schön, DM 49.000,-. Tel. 05151/12041 H

Besuchen Sie unsere Autoleasing Center in München/Wolfratshausen oder Köln Montag – Freitag von 9 – 18 Uhr

AUTOLEASING CENTER★

08171/160888
Hans-Urmiller-Ring 8 · 8190 Wolfratshausen

0221/594421
Mathias-Brügge-Str. 65 a · 5000 Köln 30

★ Wir verleasen alle Marken neu u. gebraucht
★ Privat oder gewerblich – ohne Anzahlung – ohne km-Begr.
★ Ständige Ausstellung von ca. 100 Neu- u. Gebrauchtfahrzeugen
★ Alle Modelle teilw. sofort lieferbar
★ Problemlose schnelle Abwicklung auch bei Fahrzeugen, die Sie selbst besorgen, ob neu oder gebr.
★ Schnellservice für Eilige
★ Nur ein Ansprechpartner
★ Modellwechsel während der Laufzeit
★ Kurzzeitleasing ab 12 Monate
★ Inzahlungnahme
★ Günstige Versicherung

ABK LEASING GMBH

Rover

Range Rover + SD1-Ersatzteile, gebraucht + neu, Unfallwagen gesucht. Tel. 0211/7337711 H

Rover 800: F. 7,5 J×15 mit 205 od. 215/60 VR 15, F. 7,5 J×16 mit 205 od. 215/55 VR 16. Sportl. Ausr. Rover Serie 200, Montego, Metro und Mini. Bitte Unterlagen anfordern.

Lamm D-7594 Kappelrodeck · Weinstr. 29 Telefon 07842/2136

Range Rover, mehrere neu u. gebr. Daewel Automobile. Tel. 0651/87063 H

Rover 825 Sterling, EZ 2.87, 5-Gang, Vollausstatt., Leder, Klima, ABS, Philips Soundanlage etc., DM 36.480,-, Chefwagen. Auto Marsteller, 06403/6523 H

RR-Vogue-EFi, 1 Jahr. 0531/875587

ROVER-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

Range Rover, 2trg., 12.83, TÜV neu, 100000 km, Recaro, LM, Ers.-Felg., Auspuff neu, 2. Batterie, Magnat-LS, werkstattgepfl., VB DM 16.900,-. Tel. 06021/25087 od. 28922

Rover-Ersatzteile verk., Unfallwagen gesucht. Tel. 06206/6874 H

Range Rover- + Rover-Servolenkungen, Automatikgetriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

ROVER

ORIGINAL-ERSATZTEILE

geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.

AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

F3 1600, 71, Royale, tot. rebuilt, new eng./box + spare wheels-tyres, 51.000,- DM, F3, 1600, 71, Ensign, tot. rebuilt + spare wheels-tyres, 45.000,- DM; F3, 1600, 71, Brabham rolling chassis, w/ hewland MK9 + wheels-tyres, rebuilt, 35.000,- DM; Cortina Lotus MK1, 65, new eng., 150 HP and new box, 24.000,- DM, MAE 1000 + spares-eng., 14.000,- DM; 1600 Twin Cam-eng., and spares. Tel. Ledez,. Paris (1) 47512000.

Saab

Suche gebr. Automatikgetriebe Saab 900 TU, ab Bj. 81. T. 0681/878085

9000 TURBO 16V, EZ 8.86, 75000 km, weiß, Leder, Klima, 30.000,-, BMW-Walkenhorst. 4520 Melle. 05422/3055 H

900 Turbo 16V Cabriolet, neu, schwarz/Leder schwarz, el. Verdeck u. v. m., DM 62.900,-, gew. Leasingvermittl. u. Inzn. mögl. UWE OHLSEN AUTOMOBILE, 06221/862071 H

9000 Turbo 16V, EZ 12.85, ATM 12.88, Preis VS. Tel. 0271/51550

Auspuffanlagen für alle Modelle, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

9000 Turbo 16V, EZ 1.87, 175 PS, 49000 km, anthr., AHK, RC, DM 29.500,-. Tel. 05253/2767

900 Tu., Mod. 82, ATM 0 km, SSD, ZV, LM, RC, el. FH, Wi/Wa, Servo, VB DM 11.500,-. Tel. 0841/86049

Scimitar

D. neu. Roadster: 75-135 PS, ab 27.500,-. VEHICLE ENGINEERING, 07721/70033+089/3007741 H

Simca

Simca 6 Cabrio, Bj. 1949, leicht zum Restaurieren, DM 5800,-. Herr Humez, Luxemburg. 00352/43776818 oder 00352/460441

Sportwagen

Vans, Sportwagen, E-Teile neu u. gebraucht. Obbarius Automobile. 030/2612024 H

Manufacture de Voitures de Sport, einmalig in Deutschland, NP DM 115.000,-, Bj 6.88, zu verk., Einzelheiten unter Tel. 069/395051.

Subaru

Subaru-Großauswahl! 0651/86503 H

Turbo 4WD, 4.87, 136 PS, 21000 km, Alu, DM 18.950,-. 069/4980240

Suzuki

Suzuki-Großauswahl! 0651/87063 H

Toyota

Suche Motor f. MR 2, Corolla 16V 1,6. Tel. 05245/44349

Celica 16V, 150 PS, Bj. 11.86, Alufelg., 32000 km, beige-met., DM 23.500,-. Tel. 0721/594777

Supra Turbo 3.0i, 6.88, rot-met., Klima, Leder, tiefer, 245/45, 15000 km, 50.900,- wegen Auslands-Aufenthalt zu verk. 0511/6965957

Toyota Vorführwagen, Celica 4x4 Turbo, 185 PS, 8.88, 6000 km, ABS, SSD, weiß, DM 47.900,-; Celica 2,0 Cabrio, 140 PS, 8.88, 1400 km, RC, rot, DM 42.900,-; Supra 3,0i Turbo, 235 PS, 9.88, 4900 km, 8,5" LM m. 245/45x16, grau-met., DM 57.900,-; LandCruiser Station TD, 136 PS, 11.88, 1300 km, KL, AHK (max. 2,8 t), weiß, DM 52.900,-, Inzn. u. Finanzierung (2,9%) mögl. Autohaus Mohr GmbH, Toyota-Vertragshändler, 6300 Gießen, Grünberger Str. 85-87, Tel. 0641/45051, Fax 0641/492888 H

Toyota Corolla GT Coupé 16V, 1600 ccm, 124 PS, Bj. 84, rot, Bestzustand, 4 Winterreifen, sehr viele Extras, Pr. VB 12.500,- DM. T. 04936/568

Celica Supra 2.8i, Bj. 3.86, 28500 km, Topzust., DM 18.900,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 08041/6001 H

Supra 2,8i, 11.85, weiß, SSD, neuw., DM 13.950,-. Tel. 069/4980240

MR 2, 10.87, a. Extr. T. 02226/3567

AE 86-Mot. 82000 km, -Getr./-Kardanwelle u. Hintera., 4500,-. 05221/31889

Supra 3,0i Turbo, 235 PS, EZ 4.88, schw., ca. 25000 km, DM 49.000,-; MR2 T-Bar-Roof, 116 PS, EZ 5.88, schw., kompl. verbreitert, ca. 5000 km, Vorführwg., DM 39.000,-. Auto-Schubert, Gisselberger Str. 75, 3550 Marburg, Tel. 06421/12221 H

Supra Turbo, 7.88, DM 49.900,-. Tel. 02267/4696 H

Celica 2,0 GT, 150 PS, Bj. 4.86, 73000 km, Pr. 18.800,-. 02171/30479

Supra 2,8i, Bj. 10.85, 47000 km, rot-met., Spurverbreiter., Preis VS. Tel. 07336/6383, ab 18 Uhr

Celica Cabrio GT 2,0, weiß, 6 Mon., 4000 km, steuerfr. -91, DM 43.000,-. Tel. 09343/5421, Mo-Fr ab 18-22 h

Corolla 16V Coupé, Mod. 86, 1. Hd., 32000 km, TÜV neu, Sportfwk., Decor Sportausp. m. Fächerkr., Breitrf., Alu, Sportlenkrad, NL, weiß, VS. Tel. 06391/2584 H

Supra 3,0 Turbo, EZ 10.87, 40800 km, DM 49.390,-. Fa. Auto-Gott, Tel. 089/6097690 H

Trike

Trike gesucht. Tel. 05401/99677

Neufahrzeuge, Gebr.fzg., Trike-Vermietg. Fa. M. Rothmund. 07586/1080 H

Triumph

2x TR 7, zusammen DM 4000,-. Anruf lohnt. Tel. 07528/1618

Chefspielzeug TR 7, Faltschiebedach, Bj. 81, Topzustand, 69000 km. Auto Marsteller, Tel. 06403/6523 H

TVR

E-Teile, Fahrzeuge. T. 02202/55133 H

350i, schwarz-met., Teilleder hellgrau, EZ 8.88, 27000 km, 48.000,- DM; **3000 M Taimar,** rot, EZ 78, 28.000,- DM. Tel. 07721/70033 H

280 S, rot, 6.88, 8000 km, VB DM 46.500,-. Tel. 0711/808902

Veteranen

Mercedes 190 SL, Cabrio, Bj. 59, weiß, gt. Zust., zu verk., Preis nach Vereinbarung. Tel. 07351/72183

Liebhaber-Modell Ford Pkw, Bj. ca. 1928-31, Verkauf, Verhandlung bzw. gegen Gebot. Chiffre MK01/245949

BMW 501 Priv., Bj. 53, 65 PS, TÜV 2.9.90, Garagenwg., unf.fr., gg. Höchstgebot. Tel. 069/563926

280 S, Bj. 71, 1. Hd., orig. 92000 km, SD, kein Rost, 1. Lack, Schaltung, 7800,- DM. 06206/55382

Ford Köln, 33, gt. Zust., dkl.blau, Orig.-Lack, zu verk., VS. 030/6069868

Volvo

Volvo 262 C Bertone, Modell 80, gepflegt, 2. Hd., 12.500,-. 02535/1276

Gebrauchtteileverkauf! Ankauf von Unfallwg. ab Bj. 80. 0203/62237 H

Frank, Eitorf, wir verk. **Volvo** u. a. EG-Autom., preisw., weltw. 02243/81111 H

Kaufe Volvos ab 83. T. 07841/3888 H

Zu verkaufen Volvo 744 D, Bj. 86, 82 PS, 26000 km, 8fach bereift, BBS-Felgen, VB 24.000,- DM. Tel. 07531/50951, ab 20 Uhr

Bertone 262 C, Mod. 80, Zust. 1, gold-met., DM 29.500,-. Tel. 04323/7911

Gebraucht- u. Neuteile preiswert zu verk. Unfallwg. gesucht. 0441/31708 H

VW

Polo G40, EZ 4.87, 130 PS, schw., 24000 km, div. Extr., 19.500,- MwSt. ausweisb. 040/5232864

Syncro-Bus, 8 Sitzer, 78 PS, EZ 86, 58000 km, V.A.G. Tel. 05921/3060 H

Käfer, tot. Umb., dkl.blau, sehr tief, a. Extr., Mot. voll verchromt, ca. 100 PS, Inzn. mögl. 02771/6939 H

Ein 2-Ltr.-Mot., 200 PS, 0 km, m. sämtl. Aggreg. inkl. Sportkuppl. f. Golf, Scirocco, Jetta preisgünstig sofort abzugeb. Tel. 0681/42692 H. Massing od. ab 18 Uhr 48838

VW Passat GT Syncro, 115 PS, 13500 km, DM 41.500,-. V.A.G. Isensee, Tel. 02932/4471 H

Excl. Einzelstück, Golf, neu, 90 PS, G-Kat., 0 km, 4tür., Led., ZV, Servo, SSD, Alu, Met., Col. u.u.u., NP 39.000,-, günstig abzug., Inzn., Finanzg. od. Leasing mögl. 04402/81703

16V, Neuwagen, 5000,- DM unter NP. Tel. 0231/447188 od. 0231/458079

Golf GTI Spezial, JW, div. Extr., LT 2.89, VB 23.500,-. Tel. 07121/73468

GTI Spezial, Bj. 9.88, SSD, Servo, el. FH, 15000 km, NP 31.500,-, f. nur 26.900,- inkl. MwSt. 06205/8276

Suche Golf GTI 16V, Bj. 88/89, Klima, Kat., Leder, gg. bar. 0521/411502

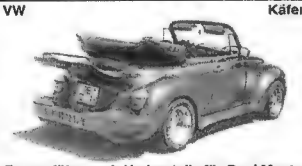
NEU: Chromteile, Felgen ... für alle Buggy – Speedster – Käfer
Chromkatalog DM 5,–; Gesamtkatalog DM 10,–
Hoffmann Speedster-Teile-Vertrieb GmbH
Gladbacher Str. 330 · 4060 Viersen · 02162/31145

VW Passat Vari. Syncro, Bj. 3.87, 90 PS, G-Kat., m. Zubehör, DM 26.950,-. V.A.G. Isensee, Tel. 02932/4471 H

Golf GTI 16V, Mod. 88, ESSD, el. FH, 225/285/15 usw., Preis 38.900,- DM. Tel. D-05204/5877.

Christiane verk. Ihren bekannt schnellen Käfer, Mot. ca. 100 PS, weißes Led., 800 W Stereo, höhenverstb. Fwk., Col., el. FH, TV, dkl.blau Candy, viel Chrom. VS. 02771/6939

SCHULT
VW Käfer



Ferner führen wir Umbauteile für Opel Manta, DB Transporter, Corvette, Porsche 911
Farbgesamtkatalog gegen 20,– DM in bar (Vorkasse)
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

VW/Audi-JW, a. Mod. 07581/4004 H

Neue Golf- u. Audi 80-Bremsscheiben, innenbel., 45,- DM, normal 23,-. Golf H4-Scheinwerfereins., 35,-. Bremsbelagset ab 15,-. Tel. 02631/53018 H

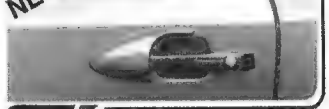
Jahreswagen/Halbjahreswagen, alle Modelle direkt v. WA, bis 22% unt. NP, Vermittlung, Tel. 0221/251073 H

IOZ – Zündung für bessere Leistung
Günter Bassemir
☎ 07247/4727
Bernhard Hue · ☎ 02621/7170
Egbert Schiffer · ☎ 02428/2317

VW-Wunschjahreswagen, weit unt. NP, frei Haus. Tel. 05362/62432 H

1303 Cabrio, kompl. restauriert, gelbschwarz, VB 18.600,-, besser als neu. Tel. 06122/13621

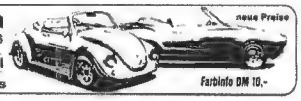
CLEARLINE
NEU



Türgriffspoiler für VW, Audi und Porsche 85,– DM (Paar) mit Klebeset
H. Schiechtweg · Hildebrandstraße 5
7530 Pforzheim · (07231) 24134

Golf GT, 90 PS, ABS, ger. Kat., SSD, Spezial, 2.88, v. WA, VB 23.000,-. Tel. 0531/329269 p. od. 05361/921501 d.

Speedster Ostermann
Jagdgrund 1, 4530 Ibbenbüren, Telefon: 05451/45916
Cabrio-Bausätze, Kunststoffkarosserien, Hot Rod's, Felgen, Kotflügel
Speedster zum GARANTIERT günstigsten Preis



Farbinfo DM 10,–

Telefon 02191/33305 02191/341388 ab 17 Uhr 02335/7753
tuning VAG
z.B. Golf GTI 1.8 Liter
145–170 PS, ab 1850.– DM
16V, 155 PS, 1600.– DM
16V, 163 PS, 2900.– DM
16V-Kat, 153 PS, 2900.– DM
exkl. Fahrwerk bis 80 mm mit TÜV
1.6 auf 1.9 Liter neue Motoren
FIRMA EUGEN ERNST
Postfach 160268 · 5630 Remscheid

Passat Variant GT, neues Mod., EZ 8.88, 107 PS, rot-met., 6000 km, div. Extr., NP 34.500,-, DM 30.950,-. Tel. 09761/6694, nach 16 Uhr

Polo G40, o. Zul., helios-met., SSD, Col., Radio Beta, Preis VS. Tel. 08561/6298 od. 2442, 18-20 Uhr

Caravelle Carat, Autom., Bj. 5.87, 112 PS, v. Zubehör, DM 42.240,-. V.A.G. Isensee, Tel. 029/4471 H

Cup-Polo G40, Bj. 88, 5 Rennen gel., techn. u. opt. 1a, VB 21.500,-. 0209/32757/33530

Globus-EG-Neuwagen
z.B. VW Polo Fox, 45 PS, fabrikneu, inkl. Colorglas, re. Spiegel, Mittelkonsole, Nebelschlußleuchte, DM 12890,–
Weitere Modelle auf Anfrage!
Berg-Center · 4200 Oberhausen · 0208/854021

Top Chop! Baue Ihren Käfer zum Top Chop um. Tel. 0711/833444, ab 19 h

300 VW-Audi-Jahreswagen v. WA.
ständig abholbereit in Wolfsburg 28
Hoffmann · Tel. 05365/613

Für Käfer: Typ 4, Motoren- u. Tuning-Teile, Willib.-Motor, Typ 4, 2,0 Ltr., 100 PS, zu verk. 07243/90311

Käfer-Tuning, der 89er Katalog ist da (Motor-Kits bis 2200 ccm), Schutzgebühr DM 3,- in 60 Pf-Briefmarken. Alfred Knuf, Mühlenstr. 20 d, 4350 Recklinghausen, Tel. 02361/26754 H

VW · AUDI
Jahreswagen aus Wolfsburg
BROCK · Telefon 05361/53076

Riechert Typ 4 Umbau-Teile, Gebläse, 40er Solex u. Wärmet., VS. 0221/461022

Variant GT, 12.88, 79 kW, NP 39.400,-, FP 36.900,-. Tel. 05152/2378

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
● Montageservice
● Alle Fabrikate
● Große Auswahl
● Günstige Preise
Thomas Härtel
kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf. 1708, Tx. 7267483
CABRIO+SPORTAUTO
07022/5884

Käfer Cabrio, Orig.-Zust., ungeschweißt, Dach neu, Bj. 76, 90000 km, orig. Mot., VB 12.500,-. Tel. 07541/53964

Polo Coupé, weiß, 55 PS, Kat., 3.87, 5-Gang, 47000 km, Garagenwagen, DM 11.500,-. Tel. 0471/81169

Golf GTI 16V, Spezial, (Kat.), Bj. 6.88, Pr. VS. Tel. 02232/24445

Rieger Golf GTI, EZ 5.88, 107 PS, 20000 km, heliosblau, SSD, Col., usw., Leasing mögl., Anzahlg. DM 6000,-, mtl. 600,-. Chiffre MK02/246636

G40, EZ 6.87, 29000 km, Garagenwagen, VB DM 17.900,-. T. 0711/8566731

An- u. Verkauf v. Rennsportteilen, über 1000 neue u. gebr. Teile, 90% VW, Motorenkolben, Nocken+Ventile, Katalog geg. 10,-. No 2 Power, Wildenbruchstr. 96, 4000 Düsseldorf 11 H

Der Auspuff mit dem guten Ton!
Bitte Gesamtprospekt anfordern!
Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

Käfer Cabrio 1500, EZ 6.69, weiß, Verd. schw., VB 9000,-. 09274/8286, 8-18 h

Golf GTI 16V, 139 PS, 2 Außenspieg., Radio, LM-Felg., Col. usw., schwarz-met., ca. 15000 km, JW, ab 1.3.89, VB 23.900,- DM. T. 0531/73675

Verk. Typ 4-Rumpf-Motor 2,4, 140 PS, 7500,- VB. 07224/3822, ab 19 h

Scirocco GTX, Bj. 86, Autom., 50000 km, Remotec 7Jx15, Color, Glasd., DM 14.800,-. 0561/571973 o. 526107 H

„Bieber-Cabrio“ Speedster 2+2, 4sitzig
Bausatz 3.250,– DM, komplett mit Verdeck
perfekter geht's nicht,
mit Anbau und TÜV,
konkurrenzlos,
preiswert
3.500,– DM
Bausätze, Umbauten und Zubehör von Profis – komplett – perfekt – preiswert – konkurrenzlos
Bieber GmbH · 4280 Borken
Bahnhofstraße · Telefon 02861/63806
Info kostenlos

GTI 16V, Bj. 6.88, schw.-met., 8000 km, sämtl. Extr., NP 34.500,-, umständeh. f. VB 27.500,-. 07231/31558

Golf Syncro, Bj. 9.86, 17500 km, rot, div. Extr., VS. Tel. 05601/3483

Jetta Style 16V, EZ 3.88, 139 PS, ca. 12000 km, div. Extr., ab 16.03.89, VB 27.100,-. Tel. 05371/7012

Golf GT Spezial, Neuwg., 90 PS, SD, ZV etc., DM 25.900,-. T. 02361/24109

G40, EZ 10.87, 14552 km, schw., Rad., DM 22.800,-. Tel. 02421/53021-22 H

VW/Audi-JW, aus WOB. 05362/4183

Golf GTI 16V, EZ 7.87, 26000 km, 139 PS, SSD, Col., Servo usw., sehr gepfl., VB DM 19.500,-. 07173/3459

2x Krankenwag., VW-Bus, Bj. 80, kpl. ausgest., 16.500,-. 0234/534490 H

MARAX
SUPER-GOLFS
INFO
0711/257 69 96 + 254520

Jetta 16V, EZ 5.88, schw., evtl. günstige Rate, zu verk. 0781/77722

Golf Cabrio Quartett, 3.87, 20000 km, 95 PS, heliosblau-met., Servo, Kat, Stereo, Wi.-Preis. 05221/15210

Golf GTI 16V Spezial, 11.87, 139 PS, 18300 km, heliosbl., Servo, SD, RC, VB 24.300,- DM. Tel. 05362/62279

Käfer-Cabrio, Bj. 73, blutrot-met., weiße Ledersitze + Breitreifen, VB 13.900,-. Tel. 0201/239863

Corrado neu! + sofort. 0521/204312 H

Verk./tausche, m. Wertausgl. -10.000,-, Jetta, Bj. 84, 30000 km, gg. Audi 100/200, BMW 3-5er. 06241/78484

Golf GTD, Oettinger-LLK, 90 PS, Umbau 7.88, met., Glasdach, 4trg., 31000 km, Neuw. 31.000,-, VB 20.500,-. Chiffre MK02/246941

Cabrio + Limousine Käfer + Golf
Cabrioverdecke, Colorglas, Polsterleder, Felgen, GfK-Teile, Teppichausstattungen usw. · Preisliste und Muster:
P&P · Postfach · 7901 Beimerstetten/Ulm
☎ 07348/6662, 15–18.30 Uhr

Käfer Cabrio, Bj. 78, schw., viele Extras, DM 16.000,-. Tel. 07217/86660

Speedster, (Ostermann), fast fertig, 6000,-. Tel. 05151/52890

Tausch

Möchten Sie Ihr Auto tauschen oder verkaufen? ... Egal was Sie auch suchen, fordern Sie unsere EDV-Liste für Tauschobjekte an. Tel. 02631/23232 H

Diamantring zus. 2 Karat, lupenrein, river, expertise DM 27.500,-, VS od. Tausch mit PKW. 0202/503112

Verschiedene Marken

EG Neuwagen:
ab: Fiesta 10.800,-, Corsa 10.999,-, Kadett 13.500,-, Polo 11.999,-, Suzuki 8999,-, Fensterbus 10.999,-, Daihatsu 9300,-, Peugeot 205 10.999,-, Lada 6500,-, Alirad 12.999,-, Subaru 10.999,-, Nissan Micra 9999,-, Honda Civic 15.999,- Auto-Mertes, 5440 Mayen. 02651/3011, 500 Autos+Merc.-JW H

Einer der größten Unfall-KFZ-Händler im Rheinland (Koblenz) bietet ständig über 150 Unfall-KFZ der verschiedenst. Typen an u. sucht ständig auch Dauerabnehmer. Haus der Unfall-Fahrzeuge Dietz GmbH, 02630/7260/61 H

Neuwertige Motoren + Getriebe, Turbo Diesel: Range Rover, Lancia Diesel, BMW 324d, Uno, Fiesta, DB, DB 500 SE, DB 190 E, VW 1.8i, BMW 320i, GTI 16V, GSi 2.0 Ltr., XR3i, Omega usw. Schindelar Center, 089/429125 H

Verschiedenes

Automatikgetriebe aller Art u. deren Teile sehr günstig. 06051/4064 H

Autotel. C-Netz, sup.günst., auch i. Koff. Fa. Ibach, 02151/547054 H

COOL, CLEAN + UNI
BAUMWOLL-SITZBEZÜGE
in 90 Maßen + 9 Farben
ab DM 179,–
KOPA PRESENTS
8000 München 80
Postfach 801424/I · Telefon 089/473568

Chromteile, direkt aus USA für VW-Käfer, Buggys und Golf Bugpack, Katalog DM 30,-. Tel. 02295/1206 od. 6488 H

Leder-Innenausstattung, f. Ihren PKW ab DM 2000,- u. Autoleder m^2 ab DM 79,-. Tel. 0221/768356 H

Lagerprobleme?
See-Container, stabil + preiswert, 6 m + 12 m Länge. Tel. 04747/8224 H

RADARWARNER
alle Spectrum-Euromodelle - nur Originalgeräte!
Betrieb in der BRD und West-Berlin bei Strafe verboten
H. R. Scholz · 7140 Ludwigsburg
☎ 07141/44711 · Fax 44722

Autoleder: qm DM 63,-. 0208/490109 H

C-Netz/Haustel./Fax/Anrufbeantw., bietet: Fa. Gutermuth, 0228/235349 H

Suche "Motor & Sport", (1924-55), **"Auto-Jahr"** und **"Motor Revue".** Bekker, 4052 Lüttenglehn, Nr. 11

Ca. 1500,- neb.berufl. m. Kfz.-Überführg. verdienen. Info-Material gg. NN 30,- (Schutzgeb.) anford. Firma I. Fleischmann, Pf. 304112, 2000 Hambg. 4 H

Becker Mexico neu. Tel. 08331/5335

Winterreifen 185/70/SR 15, Orig.-P.-Alufelge, VB 1050,-. 02051/23467

C-Netz/FAX/Anrufbeantw./Funktel./Haustel. Fa. Gutermuth, 0228/235349H

5x Michelin M5 14/56-13. 06420/7025

Autotests, ab Bj. 1946. 08441/2922

Schutz gegen Kfz-Einbrüche:
Jetzt neu, einbruchsichere Verglasung
Kostenlose Info bei:
Fa. GFG
Amelandsbrückenweg 93 · 4432 Gronau-Epe
Telefon 02565/2016

sport auto, 71-87 geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 089/8402495

Auto-Tel. Attr. m. Uhr, Alarm, Term., ab DM 98,-. Tel. 089/6115335 H

Lizenzvergabe a. Autoreif.fabrikant. f. weiße Autoreif. B. Sommerfeld, Unterm Horn 12, 8970 Immenstadt

Radlauf-Chrom
für alle Pkw
4 Stück ab DM 120,–
Tel. 0651/25433
ab 17 Uhr u. Sa. 37581

Anrufbeantworter m. Fa. ab 199,-; **Faxgeräte** ab 1998,-, m. u. ohne FTZ, Garantie. Tel. 089/7192888 H

AMS ab 68, Autozeitung, ab 72, gg. Gebot. Tel. 02171/80597

Steinwinter, Ferrari Cabrio, priv., nur 4000 km, 14.900,-. 0531/873388

Su. Sponsor, Erfolge vorzeigbar. 05481/142611/05485/1042, abds

RADARWARNER '89

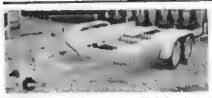
Bevor Sie kaufen, vergleichen Sie unsere Preise! Z. B. Original Whistler Spectrum Euro 3, Frequenz 9,41/9,9/34,36 Ghz, bei uns 890,– DM!
Nur Originalgeräte – sofort lieferbar – mit den Frequenzen für Deutschland und Europa. Wir führen auch den kleinsten Radarwarner der Welt, 390,– DM. Bevor Sie kaufen, rufen Sie uns an.
Wir stehen Ihnen mit 20jähriger Erfahrung in Technik, Reparatur und Umstellung zur Verfügung. Besitz in Deutschland und West-Berlin erlaubt, die Benutzung jedoch strafbar.
World-Radar GmbH · Frauenstraße 11 · 8000 München 2 · Telefon 089/293049 · Fax 089/293218

Verschiedenes

Castrol RS 13,60, sp. Zündkabel + 3-18 PS. Tel. 09251/1884, ab 16 h H

PHILIPS -Autotelefone ab DM 999,– -„Porty“ lieferbar
AVM - Telefon 02403/25084

C-Netz, gebr., ein halbes Jahr alt, von Priv. abzug., VB 4000,-. 0251/67966



Auto-Transporter, 2000 kg, Tandem verzinkt, DM 4380,-, kippbar DM 4980,-. LAV-Süd, Tel. D-09804/309 od. LAV GmbH, D-06431/74588 od. 74355. H

Musikboxen

aller Art, für Gewerbe und Privat. Modelle von 1938 bis heute, alle mit Garantie. Lief. ins Haus. Bundesweites Servicenetz! Gratiskatalog kommt von: Automaten Hoffmann, im Teelbruch 226, 4300 Essen-Kettwig

ab 990,-

Katalog per Tel. 02054/82668 Tag + Nacht

Suche 16V-Motor, ab Bj. 87, ohne Getriebe. Tel. 07131/702126

Eng. Telefonzelle, 1800,-. 06264/500

Autotelefon gebraucht ab DM 2000,–
Neu: PORTY, Eurosignal, Telefax
ATT · Hüttenstraße 32
5000 Köln 30 · 0221/557071-73

Auf diese Anzeige sollten nur Durchblicker reagieren, die mindestens DM 5000,- pro Monat verdienen wollen. R. Wörle, Abt.-Nr. 200, Pf. 140668, 8000 München 5

Zeugen gesucht. Wer kann zu dem Unfall v. 22.5.88 (Pfingsten) auf der Tankstelle BAB-Salzburg nach der Grenze Aussage machen? DB 123 und Ford Transit. W. Plötscher, Karl-Haarmannstr. 4, 4670 Lünen 6. 0231/875241

Stellenangebote

Polyester-Fiberglas Handlaminat-Verarbeit. m. langjähr. Erfahr. ges. Scheib-Oldtimer- u. Sportwagen-Reproduktionen, 88 Ansbach/Bay., T. 0981/94646

Geschäftsverbindungen

Suche Vertriebspartner oder Vermittler im Ausland für Absatz von KFZ-Gebraucht- u. -Neuteilen. Angebot unter: Chiffre MK01/245236 H

Literatur

Ca. 15 Autobücher! Engl. Text, Jag., Aston, Maserati, MG, Corvette usw., weg. Todesfall abzug. 07720/63683

Camping Wohnwagen Reisemobile Wassersport

VW-Campingbus TD, Vorführwagen, EZ 88, DM 39.500,-, zu verkaufen. H. Schatte: 04126/2380, H. Pfarr: 06047/5884 oder Fa. teca: 05751/41095 H

Verkaufe Wohnmobil Fiat Ducato, Bj. 86, 15000 km, integrierter Aufbau (HE-KU 560), 5 Schlafplätze, VB 38.000,-. Tel. 089/3084398

Wohnmobil GMC, 7,5 m, Alu-Aufb., Bj. 78, 2x Klima, Bad, Doppel-Achse, Luftfederung, 2 Jahr TÜV, VB 40.000,- DM. Tel. 06102/33034 H

VW Multivan m. Umbausatz Projectzwo, 82 kW, 2095 ccm, 8 Sitze, EZ 11. 87, 16000 km, Extr.: Kühlschrank, Alu-Felg. m. Breitreifen, Doppelscheinwerfer, Frontspoil.-Stoßstange, Seitenschweller, AHK, Fzg. tiefergelegt, NP 51.000,-, VP 40.000,- DM inkl. MwSt. Tel. 07331/61091

Bitte beachten Sie!

Zuschriften an Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte an folgende Adresse:
Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG
Postfach 106036 · D-7000 Stuttgart 10

Veranstaltungen

WEINSBERG MOTOR-CARAVANS
...eine der schönsten Ferienwohnungen

CMT Halle 5, Stand Nr. 5008

Unsere Erfahrung – Ihr Vorteil.
Seit mehr als 75 Jahren im Fahrzeugbau.
Seit mehr als 15 Jahren Hersteller von Motorcaravans.
Fordern Sie kostenlos den Farbprospekt an
KAROSSERIEWERKE WEINSBERG GMBH
7102 Weinsberg · Lindichstr. 11 · Abt.: C2
Tel. (07134) 506-0

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

Snowboards ab 299,- DM
● Riesenauswahl ●
Snowboardschule
am Fellhorn/Oberstdorf
● Versand ● 16seitiger
Katalog kommt sofort ●
CMT Halle 10 Stand 1006

Surflädle
Surflädle GmbH
Fangelsbachstraße 10
7000 Stuttgart 1
0711/609966

Unterricht und Ausbildung

Ausbildung zum
Fahrlehrer
Fordern Sie Prospekt 03 an und vergleichen Sie Leistungen und Preise.
Verkehrs-Institut GmbH
Amtl. anerk. Fahrlehrer-Ausbildungsstätte – Vollpension im Hause.
Lerchenstraße 2 · 4800 Bielefeld 1
Telefon 0521/287017

Festival der Freizeit

CMT Internationale Ausstellung für Caravan, Motor, Touristik

89

Messe Stuttgart · Killesberg
21.1. bis 29.1.1989
täglich von 9-18 Uhr

Touristik der Welt:
Mit Nationen, Städten, Regionen, Reisebüros, Hotels, Fluggesellschaften und Schifffahrtslinien.

Camping und Caravan:
Mit neuesten Entwicklungen, Angeboten, Informationen.

Große Schau der heißen Öfen:
Mit den neuesten Renn- und Sportwagen der Saison.

Besondere Veranstaltungen:
Fremdenverkehrstag.
Tag des Motorsports.
Tag des Omnibustourismus.
Tag des Schienentourismus.

CMT 89.
Erlebnis. Information. Faszination.

SPANNENDE SAGA

„Iacocca fragte, was er falsch gemacht habe, und Henry Ford antwortete: ‚Ich mag Sie einfach nicht.' – Als Bill Ford, dem die Tränen in den Augen standen, mit Iacocca das Büro verließ, wandte er sich an ihn und sagte: ‚Es tut mir leid, Lee. Es tut mir leid.' Es war vorüber. Am Ende dieses Arbeitstages gingen einige der Führungsleute ... zu ihrem Wagen und fanden am Lenkrad eine Notiz, die besagte, daß sie jetzt nicht mehr Lee Iacocca, sondern Phil Caldwell zu berichten hätten. Die Ära Iacocca war zu Ende."

Was bei dieser Textprobe noch fehlt? Dramatisch aufbrandende Musik aus dem Off, die Abblende. Und dann die Werbung. Aber kann denn Autogeschichte so trivial sein wie der „Denver Clan"?

Sie kann. Ein lesenswertes Buch ohne Bilder, das sich überwiegend etwa so liest, wie Erfolgsautoren sonst Geschichten schreiben, die nicht das Leben schrieb, hat in Amerika schon hohe Auflagen hinter sich. „Die Abrechnung" erzählt Authentisches aus den Chefetagen zweier Autogiganten: Nissan in Japan und

Ford in den USA, etwa davon, wie Firmeninhaber Henry II und Firmenpräsident Lee miteinander umgingen, als sie nicht mehr miteinander konnten.

Was uns Europäer das angeht? Doch mehr, als das Thema vermuten läßt. Nämlich Wissenswertes auch zu Entstehungsritualen von Autos (wie Ford Fiesta), über die beileibe nicht immer dort entschieden wird, wo sie später auch an den Mann gebracht werden müssen. *he*

Die Abrechnung. *Von David Halberstam. 582 Seiten, 48 Mark. Campus-Verlag, Frankfurt.*

BILDENDE KUNST

Dies ist ein Bilderbuch – und ein Lesebuch", so überschreibt Autor Hartmut Lehbrink seinen kiloschweren Prachtband.

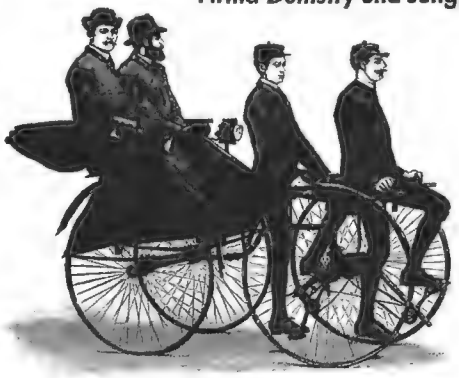
In der Tat sind es zunächst die bestechend brillanten Farbaufnahmen von 227 Seriensportwagen, die den „Leser" in ihren Bann ziehen. Der Fotograf Frank Oleski arbeitete mit einer 20 x 25 cm-Plattenkamera. Seine Motive bringen dem Betrachter die plastische Illusion der schönsten Autokarosserien aller Zeiten im gleichen Format zum Greifen nah. Fast vergessene Marken wie Facel Vega oder Bizzarini leben in den dazugehörigen Auto-Portraits wieder auf, die faszinierende Geschichten von den Erbauern und Fahrern dieser automobilen Träume erzählen.

Gewiß, 380 Mark sind viel Geld für knapp 500 Seiten. Aber es ist wohl die preiswerteste Möglichkeit, 227 einmalige Autos vom AC bis zum TVR sein eigen zu nennen.

Seriensportwagen von 1945 – 1980. *468 Seiten, 380 Mark. Motor Classic Verlag, Basel.*

BEGINNENDE BEWEGUNG

Das Muskelauto „Sultan" von 1889, ein Unikum der Berliner Firma Dumstry und Jungk



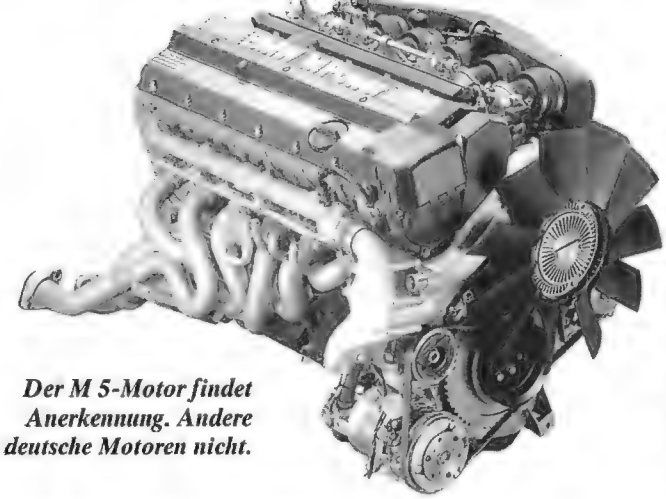
So einfach war es gewiß nicht immer: Tür zu – anlassen – losfahren. Der holprige Weg zum neuzeitlichen Automobil kann, wie diesem Brevier zu entnehmen ist, locker bis in die Antike zurückverfolgt werden. Ein weites Feld, wie sich aus diesem Kompendium möglicher, unmöglicher, aber auch realer Konstruktionen unschwer ersehen läßt. Ein Lehrbuch auch: Wie man sich nicht scheute, die Kraftmaschine Mensch droschkenhaft einzusetzen; weshalb die Dampfkraft zwar auf Schienen, nicht aber auf der Straße siegte; wie der Verbrennungsmotor stotternd Einzug hielt. Prädikat: informativ, aber nicht tiefschürfend, leicht lesbar bis vergnüglich. *wh*

Das Auto-Mobil. *Von Horst Weigelt. 170 Seiten, Bilder teils auch farbig. 46 Mark, Motorbuch Verlag, Stuttgart.*

Japans Motoren

mot 24/1988 – Vergleich BMW M 5 – 535i

Wenn BMW wirklich bessere Automotoren bauen könnte als die japanischen Hersteller, brauchte man dann die Konkurrenz in der Formel 1 nicht zu fürchten? Da man in München die Dinge etwas realistischer sieht, hat man es vorgezogen, in Zukunft auf eine Teilnahme zu verzichten.



Der M 5-Motor findet Anerkennung. Andere deutsche Motoren nicht.

In der Luxusklasse gibt es in der Tat noch keine vergleichbaren Triebwerke. Vergleicht man hingegen die Klasse bis 1600 cm³, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die japanischen Hersteller im Motorenbau führend sind. Abgesehen von BMW werden in dieser Klasse von den deutschen Herstellern Motoren produziert, die kein japanischer Hersteller mehr anzubieten wagt.

Auch in anderen Hubraumklassen bietet man Konstruktionen an, die mehr aus Verlegenheit entstanden sind. Mit überflüssigen Allradkonstruktionen, die den Preis und das Gewicht kräftig in die Höhe treiben, werden konstruktive Nachteile ausgebügelt.

M. Thum, 6208 Bad Schwalbach

10 PROZENT RABATT

mot 25/1988 – Stimmen die Preise?

Jeder Marktkenner weiß, daß Neuwagenhändler ohne Inzahlungnahme 10 Prozent Rabatt und mehr auf einen Neuwagen geben. Bei einem Opel Vectra im Wert von 33 000 Mark sind das mindestens 3 000 Mark. Wenn ein Händler deshalb einen Gebrauchtwagen für 3 000 Mark über Listenpreis in Zahlung nimmt, so liegt das nicht an einem falschen DAT- oder Schwacke-Händler-Einkaufspreis.

H. Stockmanns, 7447 Aichtal-Grötzingen

Marktbeobachtung

Ein Ergebnis der Schwacke-Marktbeobachtung ist die Pkw-Liste. Es werden die repräsentativ effektiv gezahlten Gebrauchtwagenpreise aller Fabrikate, auch bezogen auf Betriebsgrößen und aus allen Regionen Deutschlands, ausgewertet. Der Verkaufspreis basiert auf Verkaufserlösmeldungen des Handels. Außerdem gehen Erhebungen von externen Marktbeobachtern in erheblichem Umfang ein. Die Wertermittlungen werden völlig neutral und unabhängig durchgeführt – ohne Einflußnahme Dritter. Die Einkaufs- und Verkaufspreise im Pkw-Marktbericht beinhalten Notierungen ohne Mehrwertsteuer. Der Umfang der Sonderausstattung ist wertmäßig von Bedeutung. Inzahlungnahme und Agenturgeschäft sind zwei verschiedene Dinge. Bei Hereinnahme eines Privatfahrzeugs wird das Geschäft wegen der Mehrwertsteuer im Agenturverhältnis abgewickelt. Die meisten aller Gebrauchtwagengeschäfte werden unter Beteiligung des gewerblichen Handels in Agentur abgewickelt. Hierbei werden zur Fixierung des unteren Preislimits auf den Schwacke-Einkaufspreis 14 Prozent Mehrwertsteuer hinzugerechnet. Weitere Kriterien sind Unfallfreiheit, Laufleistung, Fahrzeugzustand und örtliche Marktlage. Alle diese Bewertungsmaßstäbe können den Preis entscheidend ändern. Und last not least auch die Neuwagenrabatte auf Gebrauchtwagen-Inzahlungnahmen. Individuelle Preisveränderungen werden durch einige Händler vorgenommen, um Rabatte mit der Inzahlungnahme zu verrechnen. Also: Die Schwacke-Preise stimmen.

Ute Kernbach, Öffentlichkeitsarbeit eurotax Schwacke, 6000 Frankfurt 61

Marktspiegel

Die DAT hat im Bundesgebiet über 200 Händler, die ihr monatlich die Verkaufserlösmeldungen übermitteln. In die Meldevordrucke müssen die Händler umfangreiche Daten über die von ihnen verkauften Fahrzeuge niederschreiben. Diese Meldungen werden einzeln von Hand ausgewertet (5000 bis 7000 Meldungen), über einen Zahlencode in die EDV eingegeben und verarbeitet. Die Preise im DAT-Marktspiegel basieren aber nicht nur auf den Verkaufserlösmeldungen der einzelnen Händler, sondern es werden auch massiv private und gewerbliche Zeitschriftenanzeigen ausgewertet (etwa 2000 bis 3000).

B. Schmitt, 7101 Abstatt

Falscher Vorwurf

mot 25/1988 – 60 000 km Dauertest Audi 80 1.8 S

Es ist schon traurig, wenn Katalysator und Lambda-Sonde nach 60 000 Fahrkilometern schlappmachen. Es ist jedoch noch trauriger, wenn man diesen Fehler einem Fahrzeug als Nachteil anlastet, obwohl der Fehler, wie Sie selbst festgestellt haben, durch das schlechte, unsaubere, weil bleihaltige Benzin im Ausland verursacht wurde.

R. Finsterwalder, 8263 Burghausen

Die Blender

Falscher Gebrauch von Nebelschlußleuchten

Wenn mancher Autofahrer hin und wieder mal seine Scheiben von innen säubern würde, wäre er sicher erstaunt, daß er jetzt mehrere hundert Meter weit sehen kann – nicht nur 50 Meter, wie es die eingeschaltete Nebelschlußleuchte vermuten läßt.

Ich empfinde es jedenfalls als rücksichtslos, wenn bei normalen Sichtverhältnissen diese grelle Rückleuchte eingeschaltet ist. Liegt hier Nicht-

wissen oder Gedankenlosigkeit vor? Also, auch mal öfter auf das Kontrollämpchen geschaut!

R. Daum, 6720 Speyer

Tempomat = mehr Sicherheit

mot 24/1988 – Leserkritik „Richtig geregelt"

Meiner Meinung nach sollte ein Tempomat im gesamten Geschwindigkeitsbereich, also bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit, programmierbar sein, um dadurch die Sicherheit noch zu erhöhen.

Auf diese Weise kann man nämlich mit der Hand Gas geben (oder auch wegnehmen) und gleichzeitig bereits den rechten Fuß vor das Bremspedal halten. Dadurch kann bei einer eventuell notwendigen starken Bremsung der Anhalteweg noch verkürzt werden, da der rechte Fuß nicht mehr umgesetzt werden muß. Dies kann eine halbe Sekunde dauern, und da legt man bei 100 km/h bereits 14 Meter zurück. Vielleicht die entscheidenden. Der Tempomat ist also nicht nur etwas für Straßen mit limitiertem Tempo.

G.-D. Janthur, 7000 Stuttgart 30

Kleiner Toyota mit mehr Kraft

mot 25/1988 – Cliff Starlet

In Ihre Vorstellung hat sich ein Fehler eingeschlichen. Der Cliff Starlet hat nicht 45 PS (33 kW), sondern 54 PS (40 kW).

M+B Automobile Toyota, 7243 Vöhringen

mot antwortet

Neuer Motor in altes Auto

Sie hatten im Heft 25/1988 Audi ins Kreuzverhör genommen. Dort wurde die Aussage getroffen, daß der Ur-Quattro mindestens noch bis 1993 weitergebaut wird.

Im Heft 26/1988 berichten Sie über die neuen Autos im Jahr 1989. Für Audi kündigen Sie zum Genfer Salon im März den 2,3 Liter-20-Ventil-Turbomotor an.

Nach Ihrer Darstellung kommt dieser Motor in den 200 Quattro. Dieser Motor stünde aber doch auch dem Ur-Quattro gut zu Gesicht.

K. Berger, 7000 Stuttgart

Natürlich bietet sich der lang angekündigte 20-Ventiler auch für den Ur-Quattro an. Audi wird diesen Motor wie gemeldet zunächst in die Limousine des 200 Quattro einbauen, anschließend in das Coupé. Es bleibt auch dabei, daß der Ur-Quattro weiterproduziert wird, aber ab 1989 ebenfalls mit diesem neuen Motor. Er behält seine bisherige Karosserie, wird also zum Beispiel nicht voll verzinkt.

Je kürzer der Brief an die Redaktion, um so wahrscheinlicher ein Abdruck. Die mot-Redaktion behält sich vor, Briefe zu kürzen.

Praktisch, pünktlich, preiswert: mot im Abonnement. Sie versäumen keine Ausgabe. Ihr persönliches Exemplar kommt direkt aus der Druckerei per Post ins Haus. Und die Portokosten trägt der Verlag.

Für kühle Rechner: Ab sofort kommt mot frei Haus!

Kühle Rechner schalten jetzt um auf Automatik, denn sie erhalten mot im Abonnement zum Vorzugspreis frei Haus. Und mit dem ersten Heft erhalten Sie als Zugabe den mot-Solarrechner.

mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Bitte Coupon einsenden an:
mot-Leserservice, Postfach 11 16 29, 2000 Hamburg 11.
(Tel. Abo-Best.: 040/41 18–32 65)

Bitte liefern Sie mir als Zugabe den mot-Solarrechner und regelmäßig alle 14 Tage:

☐ mot Die Autozeitschrift
☐ mot mit dem Zusatzteil Jungfachmann für alle Berufs- und Meisterschüler im Kfz-Gewerbe

Gewünschte Zahlungsweise bitte ankreuzen:
☐ **Bargeldlos** durch 1/4-jährliche Bankabbuchung DM 26,– Jungfachmann DM 29,25 (nur Inland)
☐ **Jahrespreis** DM 104,–, Jungfachmann DM 110,– (nur Inland)

Bix * 342001122 #

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben) und Konto-Nr./Geldinstitut

☐ **Gegen Rechnung** – Jahrespreis DM 104,– (Ausland: Österreich öS 880,–; Schweiz sfr 105,–; übriges Ausland auf Anfrage). Jungfachmann DM 110,– (nur Inland). Bitte Rechnung abwarten.

Name, Vorname — Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort — Datum, Unterschrift

Widerrufsgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim mot-Leserservice, Postfach 11 16 29, 2000 Hamburg 11, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, Unterschrift — 40.253 40.254 FO mot 2/89

VERGITTERTE BEGRIFFE

Im beliebten Buchstabengitter sind diesmal sechs gut bekannte Begriffe aus der Welt rund ums Auto versteckt. Aber aufgepaßt, sie können in allen Richtungen stehen: horizontal, vertikal, diagonal, vorwärts oder rückwärts, von oben nach unten oder von unten nach oben gelesen, wobei die Umlaute Ä, Ö und Ü immer als zwei Buchstaben (AE, OE, UE) anzusetzen sind.

T	M	F	P	L	E	U	E	L	I	E	D
R	A	R	Y	I	N	R	Z	U	S	G	E
O	S	A	A	T	O	V	R	M	W	O	L
S	T	R	E	U	P	E	E	G	E	L	L
S	R	R	X	D	A	R	K	N	E	L	E
J	U	B	T	A	B	T	D	A	T	U	M
M	M	D	A	D	O	E	N	O	F	I	E
S	P	A	N	N	S	I	E	B	T	A	L
W	H	A	N	U	I	L	U	Y	S	H	D
E	H	C	I	E	N	E	Z	R	E	H	E
I	O	H	N	E	N	R	E	Z	P	C	R

Und so kommen Sie zu des Rätsels Lösung: Der Buchstabe im Kästchen vor jedem gefundenen Begriff – und zwar immer in Laufrichtung des Wortes, bei Diagonalen eben diagonal davor – dient als Baustein für das Lösungswort. Sechs Buchstaben also, die wiederum – nach etwas Puzzlearbeit – einen Begriff (nicht nur) aus der Autotechnik nennen. Diesen Begriff schreiben Sie bitte auf Ihre Postkarte an **mot, Quiz Nr. 60, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10. Einsendeschluß ist der 30. Januar 1989** (Eingangsstempel). Alle richtigen Einsendungen kommen in die Lostrommel. Verlost werden **fünf professionelle Mini-Bohrmaschinen-Sets,** bestehend aus 23 Einzelteilen und – siehe Bild – Bohrständer. Ein präzises Werkzeug für Feinmechanikerarbeiten.

Auflösung des Quiz Nr. 58, mot 26/1988

Im Gitterrätsel waren insgesamt 23 Wörter einzuordnen. Wer richtig kombiniert hat, konnte so auch das aus neun Buchstaben bestehende Lösungswort herauslesen: SCHONGANG.

Die Gewinner im Quiz Nr. 57, mot 25/1988

Je einen mot-Chronographen haben gewonnen: Torsten Hake, 2800 Bremen 44; Martin Müller, 2940 Wilhelmshaven; Paul Müller, 4047 Dormagen 1; Gerhard Bork, 6103 Griesheim; Ulrich Ruß, 7950 Biberach/Riß 1; Heinz Hasel, 7118 Ingelfingen; Arno Rieck, 2800 Bremen 1; Michael Günther, 2863 Ritterhude; Horst Preuss, 7211 Eschbronn 2; R. Rübenacker, 7540 Neuenbürg 2.

mot
DIE AUTOZEITSCHRIFT

Herausgeber:
Paul Pietsch

Redaktion:

**Tel. (0711) 2043–299/411
Postfach 10 60 36,
7000 Stuttgart 10
Telex 7 22036, Btx * 342 00 #**

Chefredaktion:
Engelbert Männer
Wolfgang Hecht

Chef vom Dienst:
Rolf Rosenberger

Grafische Gestaltung:
Peter Wurz

Sonderkorrespondent:
Dr. Paul Simsa

Ressort Test:
Holger Glanz (Leitung)
Dipl.-Ing. Rüdiger Baun
Markus Hauf
Matthias Stattelmann
Karl Groetzner

Ressort Service-Magazin:
Stefan Wachtler (Leitung)
Dr. Klaus Zwingenberger

Ressort Text:
Otto Janik

Ressort Technik:
Dipl.-Ing. (FH) Claus-Peter Elberth (Leitung)
Ing. Rudolf Sander
Klaus-Ulrich Blumenstock
Klaus Haßbecker

Jufa-Redaktion:
Bruno Heil (Leitung)

Ressort Produktion und Text:
Dipl.-Inf. (FH) Anton Meergans
Barbara Jansen
Kurt Esch
Birgit Gerhart

Ressort Grafik/Layout:
Wolfgang Kelling
Axel Kircher
Gabriele Schenk
Albert Haschek
Tove-Ingunn Hinze

Leser-Service:
Petra Seke
Gaby Dussler

Zeichner:
J. A. Breun, Renate Maucher, Manfred Schmid

Fotografen:
Heinz Binder, Jochen Richter, Frank Teuber, gad-Studios

Dokumentation:
Sibylle Märklen (Leitung)

Ständige Mitarbeiter:
Dr. Dr. Richard Spiegel (Recht), Professor Dr. med. Karl Luff (Medizin), Olaf von Fersen (Technik), Marion Kattler-Vetter, Dipl.-Ing. Dieter Korp, Dipl.-Ing. Hans-Ulrich von Mende (Design), Dipl.-Ing. Götz Weihmann

Korrespondenten:
Erich B. Kusch (Rom), Hans Bartsch (Paris), Peter W. Schroeder (USA)

Karikaturen:
Manfred Schmid

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Leuschnerstraße 1, Postfach 10 60 36, Stuttgart 10, Telefon 0711/2043-0, FS 7 22036, Telegramme Motorpress Stuttgart
Verlagsleiter: Richard Stolz
Anzeigenleitung: Martin Fischer, für den Anzeigenteil verantwortlich: Ute Beyer
Vertriebsleiter: Bernd Borkenhagen
Herstellung: Wolfgang Beckmann (Leitung), Stephan Müller (verantw.), Stuttgart; Heinrich Regan, München.

Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.
Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck.
Printed in Germany.

mot Die Autozeitschrift erscheint 14tägig, freitags.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten. © by Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG.
Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Nachdruckdienst:
Motor-Presse International
Telefon: 0711/20 43-5 31

Abonnenten-Service
Postfach 11 16 29
2000 Hamburg 11
Tel.: 040/41 18-37 40
Auslandsabonnements:
DPV, Postfach 10 16 02
2000 Hamburg 1
Tel.: 040/2 37 11-2 49

Einzelheft: DM 4,20 (mot-Jungfachmann DM 4,50, in Österreich öS 35,–, in der Schweiz sfr 4,50).

Abonnement vierteljährlich DM 26,– (nur Bankabbuchung), jährlich DM 104,– (in Österreich öS 880,–, in der Schweiz sfr 105,–; mot-Jungfachmann DM 110,– Österreich öS 910,– Schweiz sfr 117,– incl. Porto; übriges Ausland auf Anfrage).

Kündigung des Abonnements schriftlich vier Wochen vor Vierteljahresende.

Anzeigenpreisliste Nr. 29. Bei Anzeigenaufträgen aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

Zahlungen erbeten an: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG: Postgirokonto 534-708, BLZ 600 100 70; Dresdner Bank AG, Konto 9 022 284, BLZ 600 800 00; beide Stuttgart.
mot Die Autozeitschrift besitzt die Titelrechte in allen Schreibweisen an „auto-journal", „Roller · Mobil · Kleinwagen" und „Roller · Mobil · Auto-Revue".

Ratschläge der Redaktion nach bestem Wissen und Gewissen unter Ausschluß jeglicher Haftung.

In der Verlagsgruppe Motor-Presse Stuttgart erscheinen: „auto motor und sport", „mot Die Autozeitschrift", „lastauto omnibus", „promobil Das Magazin für Reisemobile", „Motor Klassik", „Motor Revue", „sport auto", Motorsport aktuell", „auto katalog", „Motorrad", „Motorrad-Katalog" „Motorrad-Classic", „Motorrad-Touren", „PS – Die Motorrad-Zeitung", „sportrad", „Flug Revue", „Audio", „stereoplay", „Video".

mot PFLEGEPASS

DAIHATSU CUORE 44

ab Baujahr 1985, 838 cm³, 32 kW/44 PS

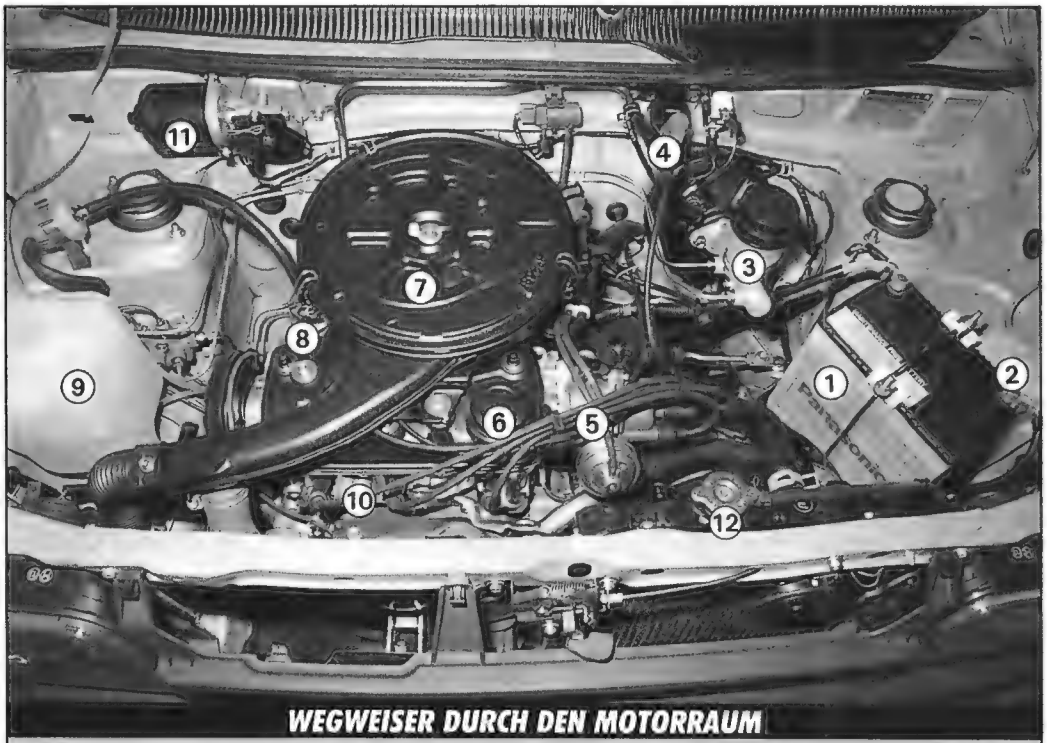
WARTUNGSDATEN

VERSCHLEISSTEILE

Luftfilter: Knecht LX 67, Bosch 9005, Mann C 2339, Purolator LX 67
Ölfilter: Knecht OC 92, Bosch 2017, Mann W 811/81, Purolator OC 92
Zündkerzen: Beru 14-7 DU, Bosch WR 6 DC, Champion RN-9 YC, NGK BPR 6 EY, Nippon Denso W 20 EXR-U
Keilriemen: 9,5 x 950 mm

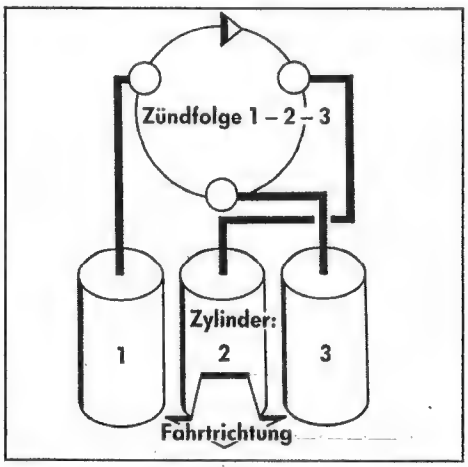
EINSTELLDATEN

Füllmengen: Motor mit Filterwechsel 2,4 Liter, ohne 2,0 Liter, Differenz max/min am Ölmeßstab ca. 0,75 Liter, Schaltgetriebe 4-Gang 1,42 Liter, 5-Gang 1,60 Liter, Automatik 3,6 Liter.
Kompressionswerte: 9 bis 11 bar bei Starterdrehzahl
Ventilspiel: EV: 0,25 mm, AV: 0,30 mm – Einstellung warm
Elektrodenabstand: 0,7 – 0,8 mm
Schließwinkel: 62 ± 4 Grad bzw. 52 ± 3 %
Zündzeitpunkt: dynamisch: 5 Grad vor OT bei 900/min ohne Unterdruck
Vergasereinstellung: Leerlaufdrehzahl 900 ± 50/min, Abgaswert 1,0 – 2,0 Vol.-% CO
Kupplungsspiel: 5 mm bis 30 mm am Pedal



WEGWEISER DURCH DEN MOTORRAUM

1 – Batterie	4 – Zündspule	7 – Luftfilter	10 – Zündkerzen
2 – Kühlmittel	5 – Zündverteiler	8 – Kraftstoffpumpe	11 – Wischermotor
3 – Bremsflüssigkeit	6 – Öleinfüllstutzen	9 – Waschwasser	12 – Kühler



Anschlußplan für Zündkabel: Eine Kerbe am Verteiler markiert den ersten Zylinder.

WARTUNGSINTERVALLE

Motoröl
SAE 10W-30 oder 10W-40
SAE 10W-40 oder 10W-50
SAE 15W-40 oder 15W-50
Nur Öle mit API SE- oder SF-Kennzeichnung verwenden, spätestens halbjährlich wechseln
Kontrolle alle ..... 1 000 km
Wechsel alle ..... 10 000 km

Getriebeöl
Schaltgetriebe: SAE 80W
Kontrolle alle ..... 10 000 km
Wechsel alle 2 J. oder 40 000 km
Automatikgetriebe: ATF Dexron II
Kontrolle alle ..... 10 000 km
Wechsel alle 4 J. oder 80 000 km

Ölfilter
Wechsel alle ..... 10 000 km

Luftfilter
Wechsel alle ..... 40 000 km

Ventilspiel
Kontrolle alle ..... 20 000 km

Kühlflüssigkeit
Kontrolle alle ..... 10 000 km
Spätestens alle 2 Jahre wechseln

Zündanlage
Kerzenwechsel alle... 20 000 km
Zündzeitpunkt alle ... 20 000 km

Bremsflüssigkeit
DOT 3 oder 4
Kontrolle alle ..... 10 000 km
Wechsel jährlich oder 20 000 km

Verantwortlich: Karl Groetzner; ASU-Daten aus eurotax Schwacke; Foto: Binder

Anzeige

VEEDOL SPECIAL R

DAS BESONDERE LEICHTLAUFÖL. NUR IM KFZ-MEISTERBETRIEB.

MEHR MOTORKRAFT. MEHR SICHERHEIT.

Veedol
Motor Oil

IM KREUZVERHÖR: CITROEN DEUTSCHLAND-CHEF MARC PASTURE

„WIR SIND

Von Rüdiger Baun

Trotz großer Tradition liegt Citroen bei den Zulassungszahlen in Deutschland noch hinter den japanischen Herstellern Mazda, Toyota, Nissan, Mitsubishi und Honda. Der Evergreen 2 CV und der auch nach fast 15 Jahren noch avantgardistische CX prägen das Image der französischen Marke. Dagegen hatte der AX-Kleinwagen einen zähen Start. Der neue Vorstandsvorsitzende der Citroen Automobil AG in Köln, der Belgier Marc R. Pasture, stellt sich den Fragen von mot. Wohin steuert Citroen? Gibt es neue, zukunftsweisende Lösungen des traditionellen Automobilherstellers?

Mit Monsieur Pasture kamen der Kundendienst-Leiter Roland Schubert sowie Gunter von Bülow, Leiter der Presseabteilung, und Barbara Schürmann, ebenfalls in der Citroen-Presseabteilung tätig, zum Redaktionsgespräch nach Stuttgart.

ZUR PERSON

Der gebürtige Belgier Marc R. Pasture, 41, ist seit 1. März 1988 neuer Vorstandsvorsitzender der Citroen Automobil AG in Köln. Er kommt von Pirelli, Division Reifen, in deren Diensten er acht Jahre stand. Während dieser Zeit wurden ihm nacheinander die Direktion der belgischen, holländischen und der französischen Filiale anvertraut. 18 Monate leitete er die Abteilung Produkt Fahrzeug in Mailand. Der gelernte Diplom-Betriebswirt und Marketing-Experte spricht fünf Sprachen und unterrichtet beim Interfakultären Management-Institut in Genf das Fach internationales Marketing.

Herr Pasture, die Zulassungszahlen von Citroen sind rückläufig. Hatten Sie als Vorstandsvorsitzender bei Citroen Deutschland einen Fehlstart?

Marc R. Pasture: Das Potential von Citroen liegt in Deutschland mit der derzeitigen Modellpalette bei etwa 40 000 Einheiten pro Jahr. In den Jahren 1975 bis 1980 haben wir mehr verkauft, da lagen wir bei 55 000 bis 60 000. Aber damals hatten wir einen neueingeführten Citroen CX, der 2 CV stand in voller Blüte, und die Japaner hatten nur drei Prozent Marktanteil.

Welche Verkaufsziele peilen Sie an?

Das Ziel waren zunächst 40 000 verkaufte Autos für 1988. 1989 wollen wir um wei-

DIE ALTERNATIVE"

tere 15 Prozent zulegen. Dabei hängt viel vom AX ab. Ich glaube, daß wir 20 000 AX in Deutschland verkaufen können. Ob dies schon 1989 gelingen wird, das weiß ich nicht.

Bleiben wir beim AX, auf den Sie so große Hoffnungen setzten. Wir haben einen AX 11 RE im Dauertest laufen. Dabei haben wir doch einige Mängel feststellen müssen.

Natürlich – kein Auto ist völlig mängelfrei. Aber im Ernst: Wir haben den AX-Jahrgang 1989 in wesentlichen Punkten verbessert. Weiterhin wurde in Deutschland eine neue Modellstaffelung eingeführt. Das Einstiegsmodell heißt jetzt Monpti. Es schreibt sich zwar in Französisch anders, aber wenn Sie es so aussprechen, wie es auf dem Auto geschrieben steht, dann heißt es übersetzt „Mein Kleiner". Weiterhin haben wir die Bezeichnungen „Tecnic" für die Kat-Modelle sowie „Classic" und schließlich noch den sportlichen GT.

Schon gut, aber Sie sprechen hier von Marketing-Maßnahmen. Wir fragten nach der Qualität. Muß ein AX nach dem Kaltstart stets ruckeln?

Wir haben die Qualität des AX wesentlich verbessert. Beispielsweise haben wir beim 89er-AX für 300 Mark zusätzliches Dämmaterial eingebracht. Der AX wurde in insgesamt 27 Punkten verbessert. Der AX 14 hat keine Kaltlaufprobleme mehr. Außerdem haben wir den Radkasten geändert, es gibt jetzt mehr Platz für das linke Bein des Fahrers. Die für Deutschland bestimmten Fahrzeuge werden mit besonderen Stoffen und höherwertigen Materialien ausgestattet und bereits am Fließband mit mehr Sorgfalt gebaut. Wesentlich strengere Qualitätskontrollen wurden – nicht zuletzt auch aufgrund deutscher Wünsche – eingeführt.

Ist denn der Citroen AX bei seiner Markteinführung nicht optimal vorbereitet gewesen?

Er war nicht schlecht, aber er war nicht gut genug. Wir können es als Schwäche betrachten, daß wir den AX geändert haben. Wir können es aber auch als unsere Stärke sehen, daß wir so schnell reagieren konnten.

Sie setzen ganz auf den AX, um Ihr Verkaufsziel zu erreichen. Aber ist der AX ein echter Citroen? Fehlt ihm nicht das Citroen-typische Flair?

Der AX wird bei vielen Passanten in der Tat noch nicht als Citroen eingestuft. Aber wir haben erst rund 20 000 Fahrzeuge auf der Straße. Wenn mehr AX unterwegs sind, wird man ihn auch eher kennen. Wir müssen dafür sorgen, daß der AX beim Endverbraucher sofort als Citroen erkannt wird. Da haben wir in der Vergangenheit zu wenig getan. Wenn der AX erst bekannt ist, wird er auch verkauft. Mit mehr Werbung und verstärktem Marketing werden wir sowohl Citroen als auch den AX bekannter machen.

Zu Ihren Aktivitäten zählen auch die bereits erwähnten neuen Modellbezeichnungen Tecnic oder Classic. In der Preisliste tauchen sowohl die alten Bezeichnungen TRI oder RE als auch die neuen auf. Damit verwirren Sie doch den Kunden. Wer blickt da noch durch?

In der Übergangsphase brauchen wir beide Bezeichnungen, später wird es nur noch die neuen Namen geben.

Mit dem kleinen AX wollen Sie den großen Sprung nach vorn machen, dabei würden Sie und die Händler doch mit dem teureren BX mehr verdienen. Warum konzentrieren Sie sich so sehr auf das Modell AX?

Wir haben uns vorgenommen, 1989 vom BX etwa 3000 Wagen mehr zu verkaufen. Vor allem der neue Turbo-Diesel hat gut eingeschlagen. Dann haben wir bald den 4x4 mit Allradantrieb. Zunächst nur im Break, aber ich will auch eine starke GTI-Version mit Allradantrieb zur IAA bringen. Mit speziellen BX-Varianten bekommen wir mehr Identität für Citroen. Der BX ist eine wichtige Stütze unseres Programms. Nur bedenken Sie eines: Es werden in Deutschland etwa 400 000 Kleinwagen pro Jahr verkauft. An diesem Volumen wollen und brauchen wir unseren Anteil. Wir haben die Pflicht, gerade in einem Markt wie Deutschland auch die Quantitäten zu verkaufen, um ein gutes Gesamtergebnis zu erzielen. Mit nur 1,5 Prozent Marktanteil sind wir auf Dauer nicht glaubwürdig.

Sind denn Hersteller wie Saab oder Jaguar Ihrer Meinung nach unglaubwürdig?

Da haben Sie mich falsch verstanden. Wir möchten ein Gesamtanbieter sein und kein Nischen-Anbieter. Firmen wie Saab oder Jaguar sind selbstverständlich glaubwürdig, aber sie treten mit anderen Zielen an als wir.

Aber Sie haben ja auch Fahrzeuge in der gehobenen Klasse. Den CX, schon ein Klassiker, der bald vom DX abgelöst wird. Können Sie uns dazu einige Details verraten?

Woher wissen Sie, ob er DX heißt? Richtig ist: Der neue große Citroen steht 1989 auf der IAA und kommt im September auf den deutschen Markt. Wir beginnen mit einem Dreiliter-Modell. Der Sechszylinder-Motor wird voraussichtlich 128 kW (174 PS) haben. Im Anschluß folgen weitere Modelle mit schwächeren Motoren. Anfang 1990 kommt ein 2,0 Liter-Benziner mit rund 95 kW (130 PS). Dieses Aggregat basiert auf dem bekannten XU-Motor.

Wird es wieder einen Break (Kombi) geben?

CITROEN IM KREUZVERHÖR

Der bisherige CX Break bleibt noch für zwei bis drei Jahre im Programm. Was dann kommt, darüber kann ich noch nichts sagen.

Was kostet der neue Citroen DX?

Etwa 15 Prozent mehr als ein vergleichbarer CX. Denken Sie nur an das computergesteuerte Fahrwerk. Die Preise für den Neuen werden zwischen 40 000 und 50 000 Mark betragen.

Beim CX sind Bremsen und Servolenkung gewöhnungsbedürftig. Wird das bei Ihrem neuen Top-Modell besser sein?

Ja. Die Technik bleibt zwar, aber man wird keine Gewöhnung beim Lenken oder Bremsen benötigen.

Wie geht es weiter bei Citroen? Was kommt nach dem DX?

In der zweiten Jahreshälfte 1991 stellen wir ein völlig neues Mittelklasse-Modell vor. Es tritt gegen den Golf an. Der BX wird aber weitergebaut, sein Nachfolger kommt

Stellte sich den Fragen der mot-Redaktion: Citroen-Deutschland-Chef Pasture

Ende 1992. Wir werden also 1991 zum ersten Mal unsere vier Modellreihen haben, mit denen wir den ganzen Markt vom AX bis zur großen Luxuslimousine abdecken. Damit müßten drei Prozent Marktanteil zu holen sein. Derzeit stehen wir bei etwa 1,5 Prozent. Ein Prozent, so rechnen wir, bringen die neuen Modelle, das fehlende halbe Prozent werden wir durch harte Arbeit schaffen.

Wird es auch im Jahr 1992 noch einen Citroen 2 CV geben?

Vielleicht nicht! Aber das hängt von vielen Umständen ab, die nicht alle von uns beeinflußt werden.

Der Citroen AX-Diesel kommt im Frühjahr auf den deutschen Markt (oben). High Tech wird es im BX als 4x4-Modell geben (Mitte) und gibt es bereits als tollen Turbo-Diesel im CX (rechts).

kein Problem, die Konzernspitze davon zu überzeugen, daß man in Deutschland den Kat braucht. Citroen steht zum Umweltschutz. Aber wir sind der Meinung, daß der Kat nur eine Zwischenlösung darstellen kann. Das Ziel muß ein Motor sein, der erst gar keine Schadstoffe erzeugt.

Der ganze PSA-Konzern scheint immer nur Gründe gegen den Kat zu finden, aber keine dafür. Warum die Negativ-Haltung zum geregelten Dreiweg-Katalysator?

Wir stehen zum Kat, wir bringen vier neue Kat-Motoren. Es begann mit dem BX 1400 Kat im Januar 1989.

Wahrscheinlich wurde die Situation am deutschen Markt bei den französischen Herstellern zunächst falsch eingeschätzt. Aber jetzt haben wir Kat-Modelle im Angebot. Auch beim AX wird das Kat-Angebot zügig ausgebaut. Wir haben bereits den AX 11 mit geregeltem Kat. Ein AX 14 folgt im Januar 1989. Er wird 55 kW (75 PS) haben.

Beim Diesel stehen Sie besser da als beim Kat. Wann kommt der AX mit Dieselmotor auf den deutschen Markt?

Citroen ist beim Diesel in der Tat sehr stark. Bei der BX-Limousine haben rund ein Drittel aller Fahrzeuge einen Diesel oder Turbo-Diesel-Motor, beim BX Break sind es sogar fast 70 Prozent. Der neue AX-Diesel wird im Frühjahr 1989 mit einem 1,4 Liter-Motor kommen. Er hat 39 kW (53 PS) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h. Sein DIN-Kraftstoff-Verbrauch beträgt bei konstant 90 km/h nur 3,6 Liter/100 km. Er wird voraussichtlich etwas über 15 000 Mark kosten. Wir rechnen mit etwa 15 Prozent AX-Diesel. Damit müßte es möglich sein, die angepeilten 20 000 AX-Verkäufe zu schaffen.

Woher wollen Sie die Käufer holen? Vom 205-Diesel? Ist der AX-Diesel ein typisches Eroberungsmodell?

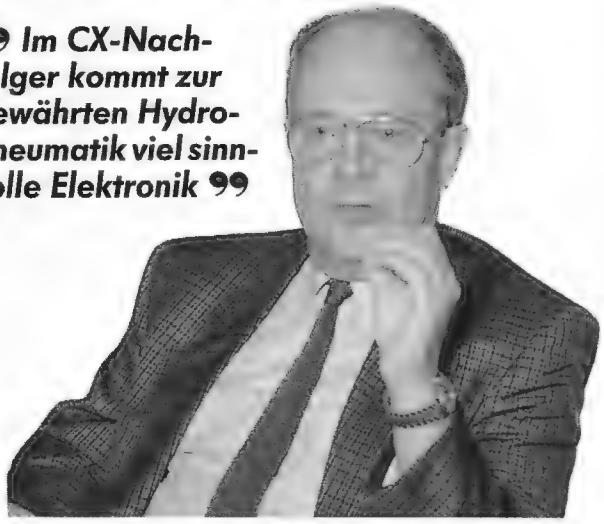
Wir holen unsere Kunden nicht von Peugeot oder Renault. In Deutschland sind rund 30 Prozent der Kunden bereit, eine Alternative zu kaufen. Unsere Aufgabe ist es nicht, den deutschen oder anderen europäischen Herstellern die Kunden abzujagen. Warum sollen wir uns gegenseitig die Butter vom Brot nehmen? Mein Auftrag ist es, von diesen 30 Prozent möglichst viele an Citroen zu binden. Der AX 14 TRD ist der kleinste Personenwagen-Diesel europäischer Produktion.

Wir sind gespannt auf den AX-Diesel, Herr Pasture. Wir danken für das Gespräch. □

Fotos: Binder, Richter, mot-Archiv

Gunter von Bülow, 56, Leiter der Citroen-Presseabteilung

99 Im CX-Nachfolger kommt zur bewährten Hydropneumatik viel sinnvolle Elektronik 99



Citroen entwickelt einen Golf-Konkurrenten, der interessiert uns besonders...

...das glaube ich gern, aber viel kann ich dazu noch nicht sagen.

Wird er die Citroen-typische Hydropneumatik haben?

Hydropneumatik ist eine feine Sache, aber recht aufwendig. Beim Golf-Konkurrenten spricht man einen anderen Kundenkreis an als beim CX. Auf jeden Fall bleibt die Hydropneumatik eine denkbare Alternative – auch in dieser Klasse.

Nochmal zum jetzigen Programm: Wie lange wird der CX noch gebaut? Fallen Modelle aus dem Angebot?

Die CX-Limousine wird bis Ostern 1989 produziert. Wir werden die Modellpalette vorher nicht ausdünnen. Zum Frühjahr kommt eine Sonderserie vom CX Break mit Dieselmotor. Immerhin 75 Prozent der CX Break sind Dieselfahrzeuge.

Beim Diesel ist Citroen, ebenso wie Peugeot, stark vertreten. Aber bei den Kat-Modellen hinken die französischen Hersteller noch immer hinterher. Vor allem Ihr Konzernchef Calvet macht immer wieder Stimmung gegen den Kat. Der Rückgang der Verkaufszahlen von Citroen gerade in der Schweiz, Österreich und der Bundesrepublik hängt doch in erster Linie mit der halbherzigen Kat-Modellpolitik zusammen. Schadet Konzernchef Calvet dem Geschäft in diesen Ländern?

Ganz sicher nicht, denn die PSA-Gruppe ist 1988 in Gesamteuropa im Vergleich zu 1987 um 0,6 Prozentpunkte vorangekommen und kämpft sich damit in Richtung auf den zweiten Platz voran. Ich hatte

Was tun, wenn jemand beispielsweise einen AX mit fünf Türen und geregeltem Dreiweg-Kat will?

Wir verkaufen nur 27 Prozent AX mit fünf Türen. Bei Umfragen haben wir festgestellt, daß die Kat-Fahrer überwiegend einen Dreitürer wünschen. Aber wenn es notwendig ist, können wir sehr schnell reagieren.

Im Jahr 1988 wurden etwa 28 000 Uno mit Voll-Kat verkauft. Wollen nur Fiat-Fahrer den Kat, aber Citroen- und Peugeot-Kunden nicht?

So geht's lang. Mit Vierradlenkung geht der Activa auf Extremkurs. Die Besonderheit dieses Systems: Es gibt keine mechanische Verbindung zwischen den Rädern, vielmehr wird der Einschlagwinkel jedes einzelnen Rades von je einem Hydraulikmotor gesteuert.

So geht's auf. Wozu noch Türgriffe, wenn es eine Fernbedienung gibt. Vorausgesetzt, man kennt die richtige Codezahl, wird automatisch die programmierte Sitzposition eingestellt.

FORSCHUNGSAUTO CITROEN ACTIVA

AKTIVPOSTEN

Von Rudolf Sander

Wie sich die Zeiten doch ändern: Waren in der Vergangenheit eine Vielzahl sogenannter Zukunftsautos das Podest nicht wert, auf das sie gehievt wurden, so geben viele der heute weltweit vorgestellten Prototypen einen wesentlich realitätsbezogeneren Vorgeschmack auf die mögliche Autozukunft.

Im Gegensatz zu gestern, als manches Schaustück, oft mit Muskelkraft ins Rampenlicht gerollt, nach der Show vom hohen Sockel um so tiefer in der Versenkung verschwand, spulen heute ernstzunehmende High-Tech-Versuchsträger umfangreiche Programme auf Prüfständen und Teststrecken ab. Und nicht wenige „Ideen von morgen" sind heute bereits Wirklichkeit geworden.

So war es durchaus kein Zufall, daß bei Citroen im Windschatten des kleinen Sparwunders Eco 2000 (siehe Ausgabe 2/1985) der AX das Großserien-Licht der Welt erblickte. Und so ist es wohl auch kein Zufall, daß Citroens jüngstes Forschungsprojekt, der Activa, exakt gleich zwei ganze „Schuh"-Nummern größer ausfiel.

Nun, da der Erscheinungstermin des CX-Nachfolgers in greifbare Nähe gerückt ist, betont man zwar um so mehr die Serienferne dieses Forschungsautos. Doch wie das bei großen Gerüchten und dem kleinen Stück Wahrheit oftmals so ist: Im künftigen Citroen-Flaggschiff DX wird sich neben einem neuen Dreiliter-V6-Einspritzmotor auch Hochkarätiges der im Activa

So geht's vorwärts. Mit Rechtecklenkrad, Holographieanzeige und Zentral-Monitor mit Mehrfachfunktion.

Klein, aber fein: Für den flachen Bug entwickelte die Firma Valeo Mini-Scheinwerfer mit maximaler Lichtausbeute.

FORSCHUNGSAUTO CITROEN ACTIVA

optimierten Hochdruckhydraulik wiederfinden.

Natürlich ist vieles von dem, was im Activa verwirklicht wurde, noch ferne Zukunftsmusik. Doch seit die französische Autoindustrie wieder schwarze Zahlen schreibt und damit festen Boden unter den Rädern hat, kann auch Citroen wieder voll die Klaviatur technischer Avantgarde-Lösungen durchspielen. Was im konkreten Beispiel eine perfekte Synthese aus bekannter Hydropneumatik und alles beherrschender Elektronik brachte. Ob Lenkung, Bremsen oder Federung, ohne Computerhilfe geht beim Activa nichts mehr.

Vierradantrieb – keine Frage. Vierventilmotor und Vierradlenkung – selbstverständlich. Dazu Antiblockier-Bremssystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), Automatikgetriebe, vollelektronisch gesteuert natürlich.

Kraftquelle des Citroen-Forschungsautos ist der von Peugeot/Renault/Volvo in gemeinsamer Regie produzierte V6-Motor mit drei Litern Hubraum. Das quer zwischen den Vorderrädern eingebaute Triebwerk – im Activa als 24-Ventiler mit vier obenliegenden Nockenwellen – erreicht eine Höchstleistung von 162 kW (220 PS). Die elektronisch gesteuerte Viergang-Automatik überträgt die Kraft über ein Verteilergetriebe zu je 50 Prozent auf Vorder- und Hinterräder.

Nicht weniger als drei mit der Hydraulikzentrale gekoppelte elektronische Rechner sollen helfen, aktive Fahrsicherheit und Komfort auf ein bislang unerreichtes Qualitätsniveau zu bringen. Sensoren melden beispielsweise die Fahrgeschwindigkeit, den Lenkeinschlag und die Geschwindigkeit der Lenkbewegung, die Vertikalbewegungen der Karosserie, Beschleunigungs- oder Bremskräfte an den für das Federungssystem zuständigen Computer.

Dieser wertet die Signale aus und steuert anhand gespeicherter Kennfelder über die Hydropneumatik blitzschnell Federung und Dämpfung, beeinflußt, wenn erforderlich, sogar den Radsturz. Da zu jeder Achse mehrere hydropneumatische Federungselemente gehören, die vom Rechner individuell angesteuert werden, können unerwünschte Karosseriebewegungen weitgehend reduziert oder von vornherein verhindert werden.

Die beispielsweise vom Citroen CX bekannte mechanische Höhenverstellung wurde im Activa durch einen elektrohydraulischen Höhenversteller ersetzt. Anhand eines programmierten Kennfelds wird über Magnetventile im Hydrauliksystem die Karosserie immer auf gleicher Bodenfreiheit gehalten. Erfaßt werden vom elektronischen Steuergerät ganz unterschiedliche Parameter: ob gerade beschleunigt oder gebremst wird, im Stand eine Person ein- oder aussteigt, ob man mit voller Zuladung im Gelände unterwegs ist oder ohne Last mit hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn.

Konsequent zu Ende gedacht haben die Citroen-Techniker die Anlage hinsichtlich größerer Fahrstabilität beim Kurvenfahren. Im Activa sind auch die Stabilisatoren vorn und hinten mit Hydraulikzylindern, Meßfühlern und einem Computer verbunden. Dieses System macht es möglich, daß der Wagen unab-

Masse mit Klasse: Solide Mechanik, allgegenwärtige Hydraulik und feine Elektrosteuerung sind fürs Türöffnen und -schließen verantwortlich.

Kurz und bündig: Erst bei Geschwindigkeiten über 60 km/h fährt unterhalb der Heckscheibe ein Spoiler aus. Im Stoßfänger rechts und links außen befinden sich Abstands-Sensoren.

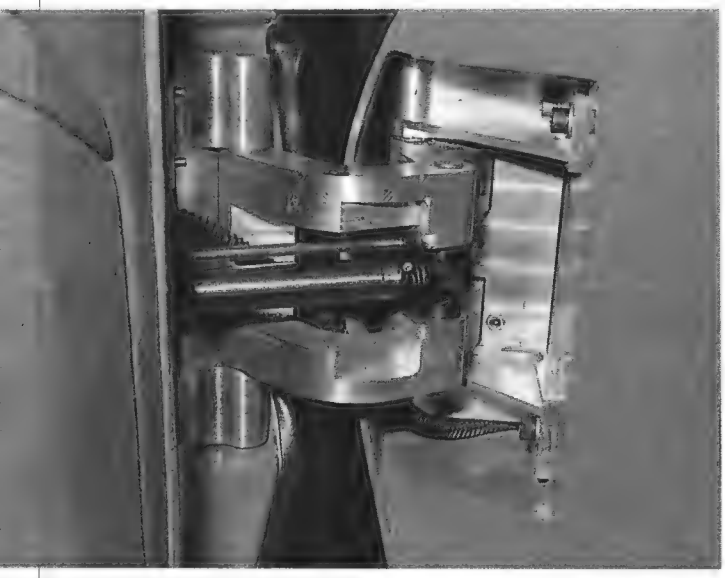
hängig von der Fahrgeschwindigkeit und vom Kurvenradius ohne sichtliche Seitenneigung durch Kurven rollt. Unabhängig von allen Automatikprogrammen hat es aber der Fahrer nach wie vor in der Hand, über einen Hebel am futuristischen Cockpit eine weichere Fahrwerksabstimmung zu wählen.

Ein besonderes Experimentierfeld sieht man beim Activa derzeit in der Vierradlenkung. Doch im Gegensatz zu bereits serienmäßigen 4WS–Systemen anderer Hersteller will man bei Citroen erst alle nur denkbaren Lösungen untersuchen und ausloten. Die logische Konsequenz: Alle Räder werden einzeln und unabhängig voneinander von je einem Hydraulikmotor gelenkt.

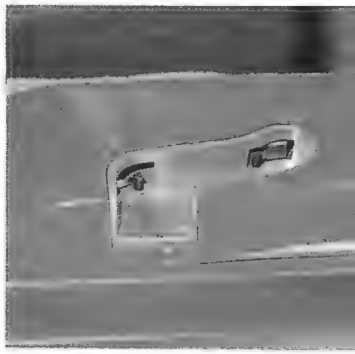
Die Oberaufsicht darüber, daß keines der Räder ungewollt aus der Reihe tanzt, obliegt wiederum einem der drei Elektronikrechner. Er bestimmt die Auslenkung, abhängig vom Einschlagwinkel und Einschlagtempo des Lenkrads, von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie von der Querbeschleunigung. So ausgestattet, wird der Activa zum Lenkkünstler. Er läßt sich wie ein normales Auto mit Vorderrad-Lenkung bewegen (auch als Notlaufprogramm programmiert), schwenkt die Hinterräder, abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, gegen- oder gleichsinnig und kann im „Krebsgang" selbst engsten Parkraum nutzen.

Auch wenn das Citroen-Forschungsteam noch keine Serienlösung favorisiert, eine Trumpfkarte steckt schon lokker im Ärmel: Die Energieaufnahme dieses Systems ist mit zwei Zehntel PS sensationell niedrig; bisherige Servolenkungen schlucken bis zu 7 kW (10 PS) Leistung. Ein weiterer Vorteil der vier einzeln gelenkten Räder liegt zweifellos darin, daß es keiner Lenksäule mehr bedarf – entsprechend vermindert ist die Verletzungsgefahr bei einem Frontalzusammenstoß.

Gelenkt wird der Activa mit einem Rechteck-Lenkrad, „drahtlos" wie ein moderner Düsenjet. Die Citroen-Inge-



Hinter Schloß und Riegel: Weil es beim Activa keine Mittelsäule gibt, wanderte



die Verriegelung für Vorder- und Hintertür in den Schweller.

Die Sicherheitsgurt-Verankerung ist im Sitz integriert. Auch die hinteren Einzelsitze lassen sich elektrisch in Längsrichtung und Neigung verstellen.

FORSCHUNGSAUTO CITROEN ACTIVA

nieure sehen das so selbstverständlich wie die windschnittige Hülle mit einem c_W-Wert von 0,25, die sich beim Öffnen der Türen um 40 mm anhebt, um das Ein- oder Aussteigen zu erleichtern.

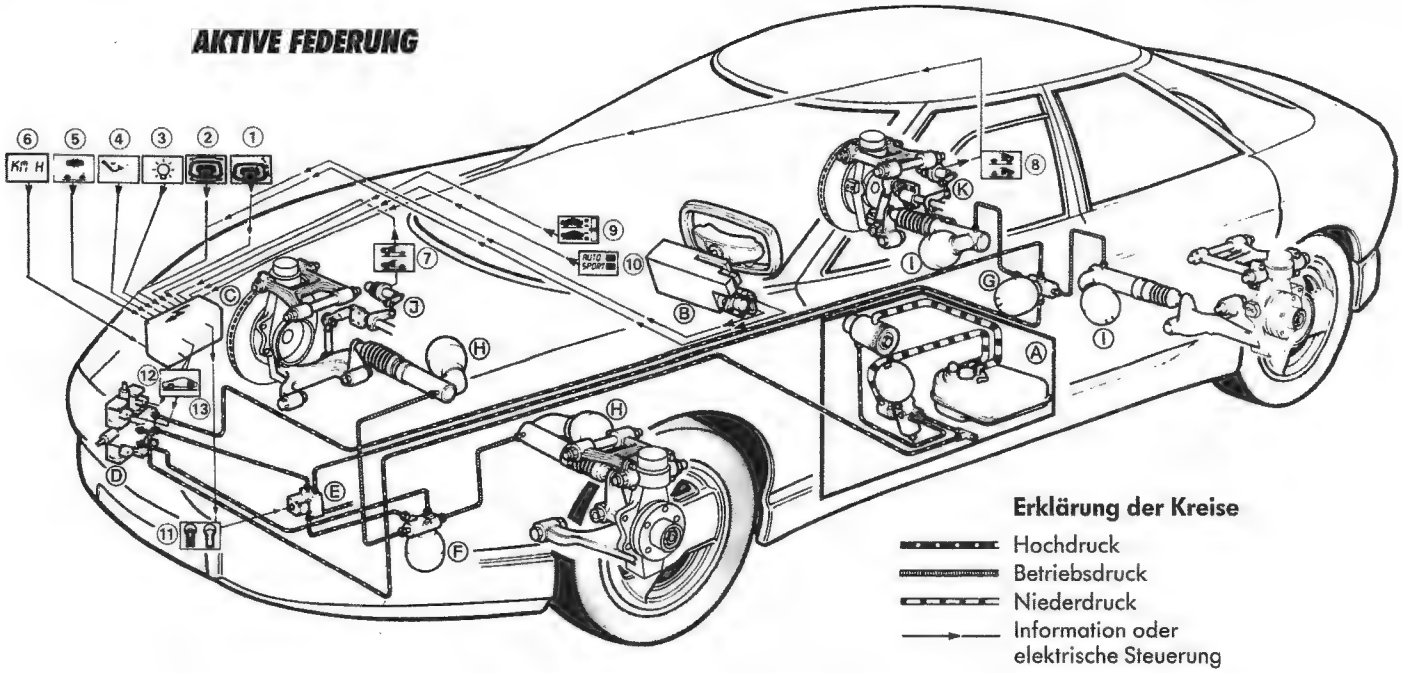
Wie überhaupt großer Wert auf praktische Nutzbarkeit gelegt wurde: Langer Radstand und damit viel Platz im Innenraum, ferngesteuerte Türen, die in entgegengesetzter Richtung öffnen und bequemen Zugang zur Fahrgastzelle ermöglichen. Auch der Verzicht auf eine Mittelsäule brachte Vorteile für Optik und Raumgewinn. Die Sicherheitsgurte wurden in den Sitzen integriert. Trotz des extrem kurzen hinteren Karosserieüberhangs fand sich sogar Platz für einen akzeptablen Gepäckraum – der allerdings ist beim Activa noch vollgestopft mit aufwendiger Meß- und Regeltechnik.

Einblicke in den im Jahr 2000 zu erwartenden Komfortstandard gibt der Citroen-Prototyp mit der Gestaltung des Innenraums und der Informationselektronik. Alle zum Fahren wesentlichen Bedienungsschalter sind so im Lenkradinneren oder an der Lenksäule angeordnet, daß der Fahrer sie in „Fingerreichweite" hat.

Wichtige Leistungsdaten, wie Geschwindigkeit und Drehzahl, werden am unteren Rand der Frontscheibe, also direkt im Blickfeld des Fahrers, auf einem Spiegel abgebildet – ein holographisches Verfahren macht's möglich. Die in der Rangfolge nächstwichtigen Informationen (Öl, Wasser, Kraftstoff usw.) sind in einem Leuchtenband am Instrumententräger ablesbar.

Alle sonstigen Sicherheits- und Komfortinformationen erhält man über den Monitor oberhalb der Mittelkonsole.

AKTIVE FEDERUNG



Erklärung der Kreise

- Hochdruck
- Betriebsdruck
- Niederdruck
- Information oder elektrische Steuerung

Information

1–Lenkwinkel
2–Drehgeschwindigkeit des Lenkrads
3–Beleuchtung
4–Bremsen
5–Tür- und Gepäckraumöffner
6–Fahrgeschwindigkeit
7–Vordere Bodenfreiheit
8–Hintere Bodenfreiheit

Einstellung

9–Bodenfreiheit
10–Federung: Automatisch/Sport

Steuerung

11–Steuerung der Federungselemente
12–Kennfeldgesteuerte Höhenkorrektur der hinteren und vorderen Bodenfreiheit je nach
13–Fahrgeschwindigkeit

Nomenklatur

A–Druckquelle
B–Lenksteuerungsgehäuse
C–Elektronische Rechner
D–Elektrohydraulische Höhenkorrektur
E–Elektroventil Federung
F–Vorderer Federungsregler
G–Hinterer Federungsregler
H–Vordere Radaufhängung
I–Hintere Radaufhängung
J–Vorderer Niveau-Sensor
K–Hinterer Niveau-Sensor

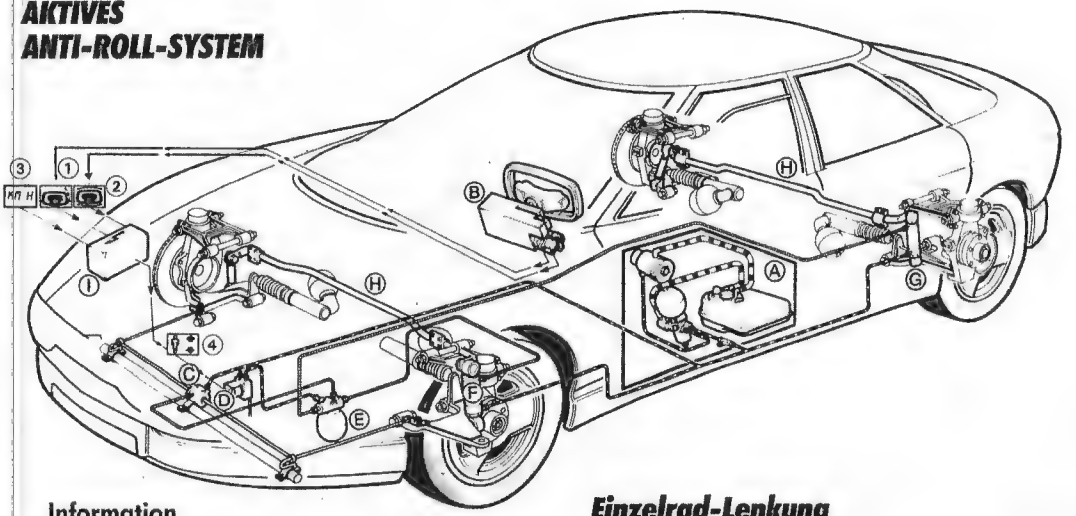
Viel Glas, wenig Luftwiderstand: Der Citroen Activa zeigt sich sowohl außen als auch unter der Kunststoffhaut gut in Form.

Er gibt beispielsweise Auskunft über den Reifendruck, signalisiert den fälligen Ölwechsel, zeigt die momentane Radposition (der Vierradlenkung), ist Kontrollbildschirm der computergesteuerten Klimaanlage oder macht sich nützlich als Rangierhilfe: Abstände unter 1,4 Meter werden von Sensoren im Front- und Heckstoßfänger registriert und angezeigt.

Zum Autotelefon gehört eine speziell codierte Chipkarte, mit der sein Besitzer direkt auf das französische btx-System minitel Zugriff hat. Außerdem dient die Chipkarte als Zündschlüssel und „schärft" beim Verlassen des Fahrzeugs eine besonders raffinierte Diebstahlsicherung. Die jedoch vorläufig kaum von Bedeutung sein dürfte – einmal, weil Citroens Aktivposten in Sachen Forschung sorgsamst gehütet wird, und andererseits, weil bestimmt einer der Computer dafür sorgen würde, daß der Activa nur der Stimme seines Herrn gehorcht. □

Fotos/Zeichnungen: Binder, mot-Archiv

AKTIVES ANTI-ROLL-SYSTEM



Information

1–Lenkwinkel
2–Drehgeschwindigkeit des Lenkrads
3–Fahrgeschwindigkeit

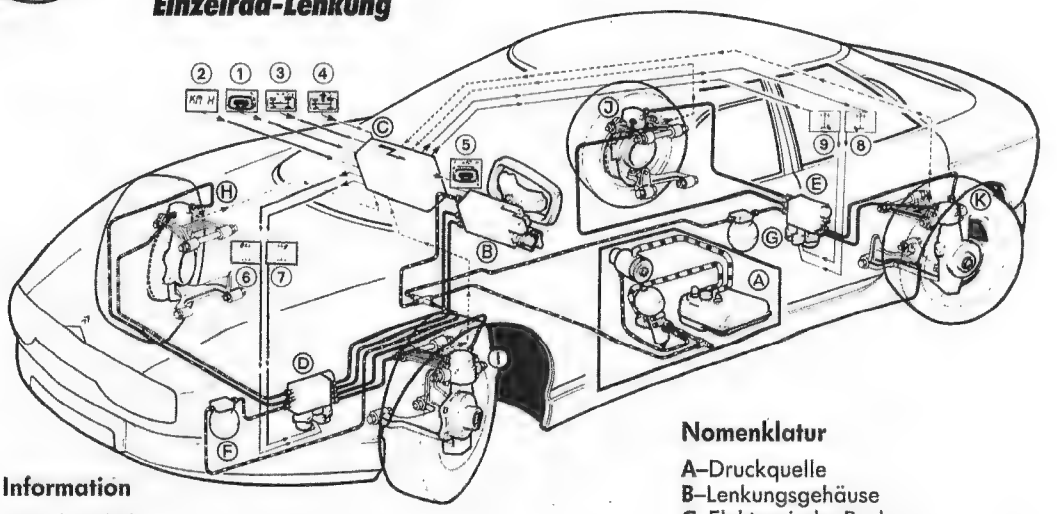
Steuerung

4–Aktive Druckzylinder gegen Rollbewegungen

Nomenklatur

A–Druckspeicher
B–Steuereinheit für Lenkung
C–Korrektor
D–Magnetventil
E–Regler
F–Vorderer aktiver Druckzylinder gegen Rollbewegungen
G–Hinterer aktiver Druckzylinder gegen Rollbewegungen
H–Stabilisator gegen Rollbewegungen
I–Elektronischer Rechner

Einzelrad-Lenkung



Information

1–Lenkwinkel
2–Fahrgeschwindigkeit
3–Giergeschwindigkeit des Fahrzeugs
4–Querbeschleunigung
Einschlagwinkel der Räder

(Es kann sich dabei sowohl um Strom- als auch um Hydraulikkreise handeln)

Steuerung

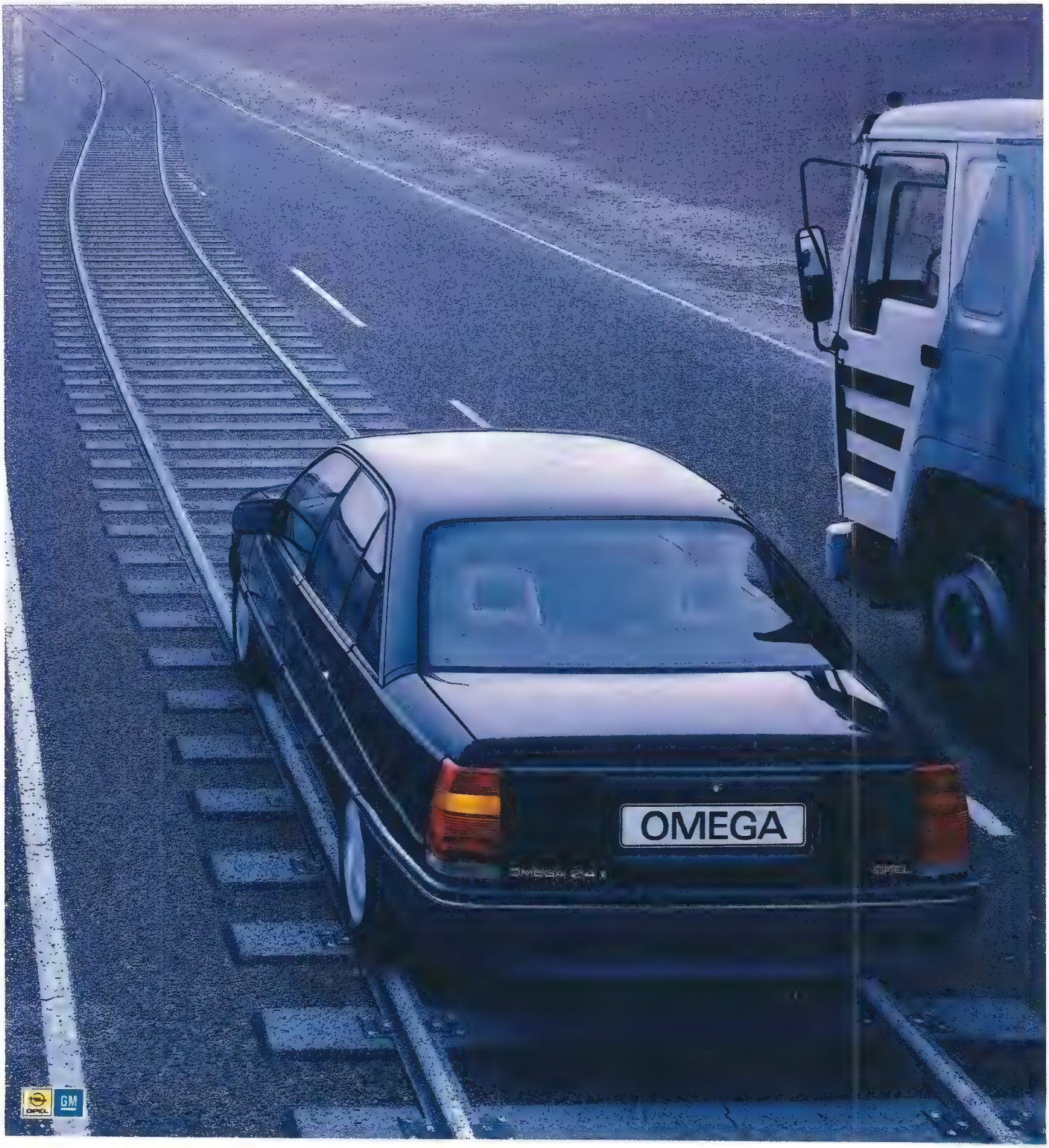
5–Tempoabhängiges Nachlassen der Servounterstützung
6–9 Stellmotoren der Räder

Nomenklatur

A–Druckquelle
B–Lenkungsgehäuse
C–Elektronische Rechner
D–Elektrohydraulische Steuereinheit für Vorderräder
E–Elektrohydraulische Steuereinheit für Hinterräder
F–Vorderer Lenkungsdruckspeicher
G–Hinterer Lenkungsdruckspeicher
H–K Hydraulische Lenkmotoren der einzelnen Vorder- und Hinterräder

NEU VON OPEL

WAS MACHT DEN NEUEN OMEGA 2.4 i SO SICHER?



DER OMEGA MIT 2.4i-MOTOR UND DSA-FAHRWERK

Spurtreue ist lebenswichtig. Deshalb ist für die Sicherheit eines Autos vor allem das Fahrwerk zuständig. Der Omega hat sich ein strenges Vorbild genommen: die Schiene. Praktisch wie auf Schienen hält das selbststabilisierende DSA-Sicherheitsfahrwerk die Spur. Gerade der schnelle Fahrbahnwechsel in Überholsituationen ist dafür ein griffiges Beispiel. So viel Sicherheit erlaubt natürlich auch mehr Kraft.

WAS ALSO HAT DER NEUE 2.4i-MOTOR ANDEREN VORAUS? Hinter seinen 92 kW (125 PS) verbirgt sich ein überraschendes Temperament, das immer zügig zum Einsatz kommt, wenn die Sicherheit mehr Kraft verlangt. Denn sein maximales Drehmoment (195 Nm bei 2400 U/min) entwickelt bereits bei niedrigen Drehzahlen eine enorme Kraftentfaltung.

GERADE DER ANTRIEBSSTARKE 2.4i KANN SICH BEQUEM EINE AUTOMATIK LEISTEN. Seine neue vollelektronisch gesteuerte 4-Gang-Automatik arbeitet Hand in Hand mit der Bosch-M 1.5-Motronic – einem elektronischen Einspritzsystem – und regelt alle Schaltvorgänge kaum spürbar.

Sie wählen zwischen Economy-, Sport- oder Winterprogramm und freuen sich ganz automatisch am durchzugsstarken Fahren. Wer dabei trotzdem ein bißchen schalten will, hat in der CD-Ausstattung einen Bordcomputer und ein Stereo-Cassetten-Radio zur Verfügung. Vier Kopfstützen und ABS sind zur Sicherheit ebenfalls serienmäßig.

Die Entscheidung, welches Getriebe Sie wählen, bleibt Ihrem persönlichen Stil überlassen. Zur Probefahrt schalten Sie am besten den freundlichen Opel Händler ein. Bei ihm sind Sie auch in Sachen Leasing und Finanzierung auf der richtigen Spur.

OPEL

DER OPEL OMEGA. WAS FÜR EIN AUTO.

Startschuß für Super 98

WER SIEGT IM BLEIFREI-RENNEN?

In den Raffinerieküchen der Mineralölkonzerne entsteht ein neuer Kraftstoff, der 1989 eingeführt werden soll: Es ist ein klopffester Bleifreier mit den Kenndaten ROZ = 98 und MOZ = 88. Shell ist Vorreiter und beginnt in diesen Tagen „Supershell Plus" anzubieten. Die Oktanzahlen – ROZ steht für Research-Oktanzahl und MOZ für Motor-Oktanzahl – kennzeichnen die Klopffestigkeit eines Ottokraftstoffs. Diese Oktanzahlen werden in Zukunft eine immer größere Rolle spielen, denn das System Motor wird immer sensibler und anfälliger.

Eine Untersuchung der Mineralölfirma Shell zeigt, daß heute schon Motoren am Markt sind, die am Oktanzahl-Limit fahren oder aber unbedingt einen höheroktanigen Kraftstoff benötigen (siehe Grafik unten).

Werden die Sprit-Kenndaten (ROZ und MOZ) nicht beachtet, so hat das fatale Folgen: Im Vergleich zur normalen Verbrennung treten bei einer klopfenden Verbrennung hohe Druckspitzen auf, die sich mit Schallgeschwindigkeit im Brennraum fortpflanzen und Kolben, Dichtungen und Zylinderkopf bis zum Exitus des Motors zerstören.

Der neue Superkraftstoff bringt im wesentlichen folgende Vorteile:

- Sättigung des jetzt schon vorhandenen Oktanzahl-Bedarfs
- Entwicklung verbrauchsgünstiger Motoren
- Weiteres Zurückdrängen des Anteils an verbleitem Kraftstoff.

Wie hängen Spritverbrauch und Kraftstoffqualität zusammen? Aus der Thermodynamik des Ottomotors ergibt sich: je höher die Verdichtung, desto geringer der Verbrauch. Nicht zuletzt deshalb haben die Mehrventilmotoren eine so forsche Entwicklung hingelegt. Der Vierventilmotor verträgt aufgrund seiner Brennraumoptimierung (symmetrisch angeordnete Ventile, Zündkerze mittig) eher niederoktanigen Kraftstoff. Also kann das Verdichtungsverhältnis entsprechend erhöht werden. In Japan wird der Trend zur Mehrventiltechnik besonders deutlich. Während 1983 rund 146 000 Mehrventiler produziert wurden, waren es 1987 schon 3 728 000 Einheiten.

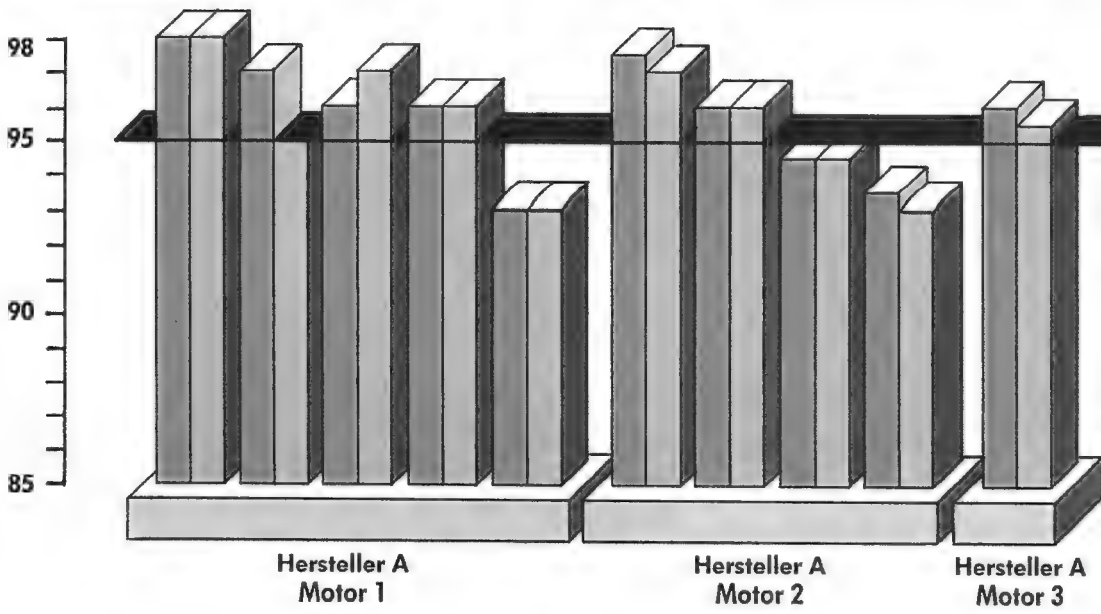
Eine Erhöhung der Oktanzahl um eine Einheit bringt unter dem Strich rund ein Prozent Mehrleistung, rund ein Prozent Minderverbrauch und etwa ein Prozent CO_2-Minderung. Natürlich kommt da die Frage auf, weshalb nicht bei der allgemeinen Umstellung auf Bleifrei so ein Kraftstoff angeboten wurde. Das war technisch zwar machbar, die Additive waren jedoch noch nicht in den entsprechenden Mengen verfügbar.

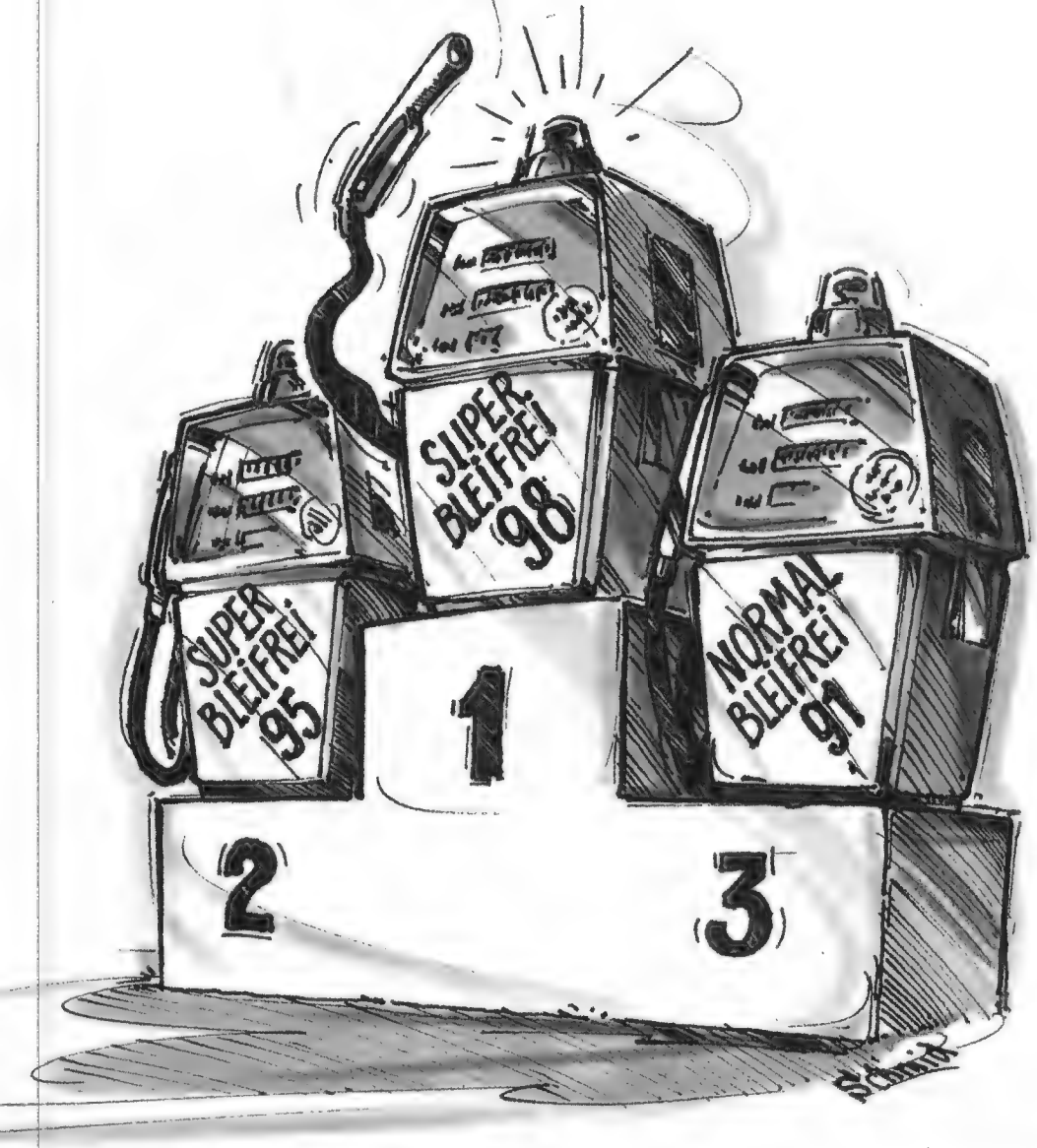
Die Problematik bei der Herstellung von hochklopffestem Bleifrei-Benzin liegt darin, den Oktanzahlverlust infolge des Wegfalls von Blei auszugleichen. Inzwischen hat die Mineralölindustrie die Möglichkeit, vermehrt sauerstoffhaltige Komponenten wie Alkohole (Methanol, TBA) oder Ether (MTBE) einzusetzen, die nicht aus der Raffinerie, sondern aus der chemischen Industrie kommen.

Damit lassen sich höheroktanige Kraftstoffe problemlos mixen. Aber alles hat natürlich seine Grenzen. Eine entsprechende EG-Richtlinie hat das Zumischen dieser sauerstoffhaltigen Oktanaufputscher bereits seit 1. Januar 1988 limitiert. In der Summe aller sauerstoffhaltigen Komponenten darf der Anteil 2,5 Prozent nicht übersteigen. Das wurde nicht nur deshalb gemacht, um einen Mindest-Qualitätsstandard zu gewährleisten.

Das Sprichwort „Viel hilft viel" stimmt in diesem Fall ganz und gar nicht. Denn größere Anteile an sauerstoffhaltigen Komponenten wirken sich zum einen negativ auf den Verbrauch aus, zum anderen würde das Start- und Fahrverhalten betriebswarmer Motoren drastisch verschlechtert; das Additiv ist zu flüchtig. Die Herstellung eines zusätzlichen hochoktanigen Bleifrei-Kraftstoffs hat aber noch andere positive Auswirkungen, die allen zugute kommen. Bleifreier Kraftstoff ist allgemein umweltfreundlicher. Da außer dem Schwermetall Blei auch die Anteile der aggressiven Halogene Chlor und Brom geringer sind, wird – als erfreuliche Begleiterscheinung – die Lebensdauer von Zündkerzen und Auspuffanlage erhöht.

OKTANZAHLBEDARF





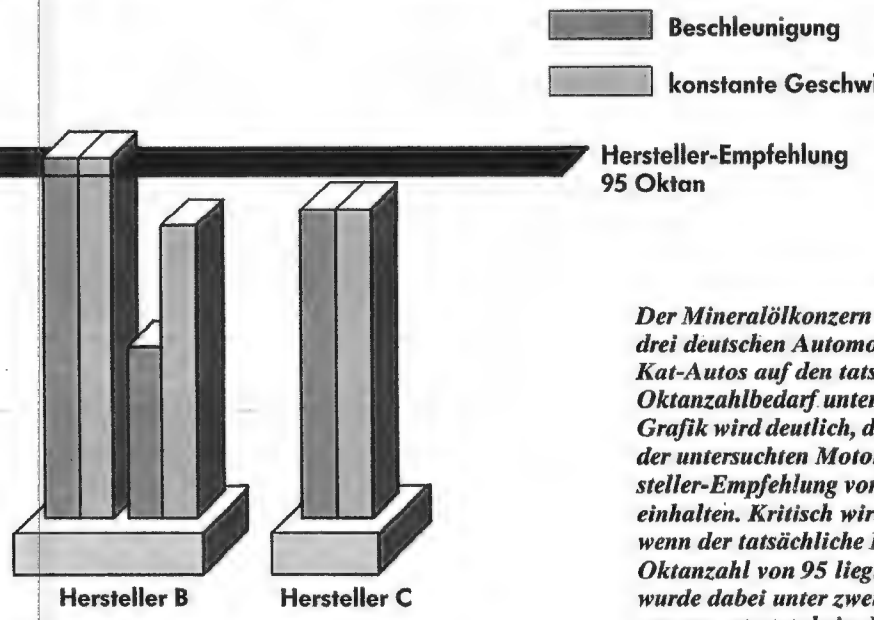
Auch vom immer wieder in der Kritik stehenden Benzol ist im Bleifrei-Markenkraftstoff weniger drin; der Anteil liegt bei rund einem Prozent (gesetzlicher Grenzwert nach DIN-Norm 5 Prozent). Einen erfrischenden Bleifrei-Boom erhofft sich die Mineralölindustrie vom neuen Über-Super. Schließlich blieb der Bleifrei-Absatz hinter den Erwartungen zurück: Von den 25 Millionen Tonnen Ottokraftstoff, die 1988 in Deutschland abgesetzt wurden, entfällt nur knapp die Hälfte auf die bleifreien Sorten. Altfahrzeuge, die auf verbleites Super 98/88 ausgelegt sind, können dann zum Großteil ohne Zündverstellung und Verbrauchseinbuße auf Bleifrei-Super 98/88 umstellen. Nur ein kleiner Teil von 10 Prozent wäre nach wie vor auf verbleites Superbenzin angewiesen: jene, die wegen der Auslaßventil-Abnutzung auf das Blei im Sprit nicht verzichten können.

Um die Dimensionen der Schadstoffreduzierung an einem Beispiel zu verdeutlichen: Durch die Minimierung des Bleigehalts auf 0,15 g Blei pro Liter konnte die Bleibelastung von 15 000 Tonnen auf 2500 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Und das ist doch eine ganze Menge.

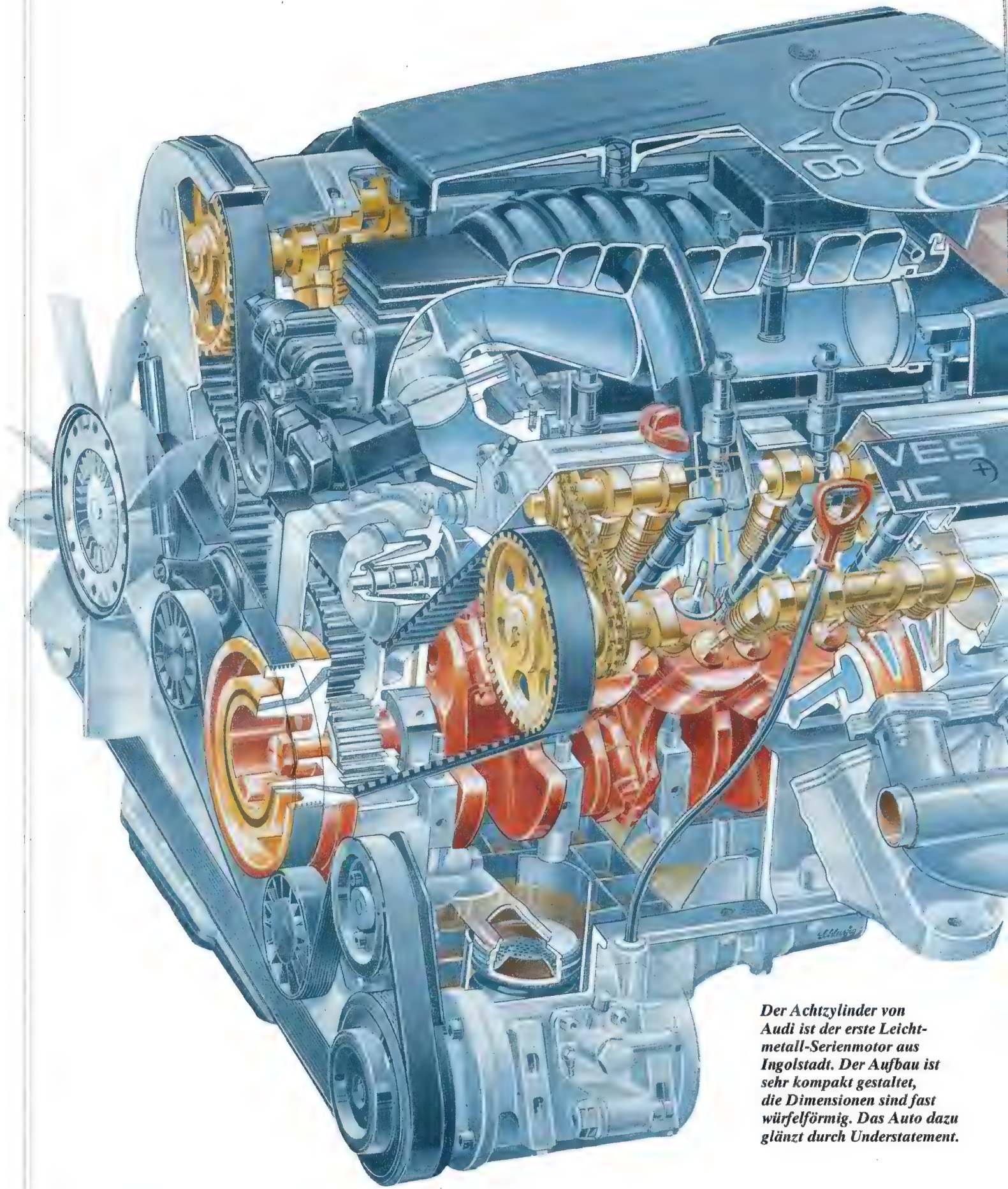
Als sicher gilt, daß es künftig wieder fünf verschiedene Zapfsäulen geben wird und daß nicht etwa das Eurosuper (95 ROZ) verschwindet. Denn der neue bleifreie Superkraftstoff wird teuer werden. Supershell Plus wird 3 Pfennig mehr kosten als Eurosuper (mit 95 ROZ). Nach Shell hatten (bei Redaktionsschluß) Esso und Texaco dieses Bleifrei-Super angekündigt. Alle anderen werden rasch nachziehen, um den Wettbewerbs-Vorsprung nicht noch größer werden zu lassen. *haß*

Zeichnung: Schmid

VON KAT-AUTOS



Der Mineralölkonzern Shell hat von drei deutschen Automobilherstellern Kat-Autos auf den tatsächlichen Oktanzahlbedarf untersucht. Aus der Grafik wird deutlich, daß die Mehrzahl der untersuchten Motoren die Hersteller-Empfehlung von 95 Oktan nicht einhalten. Kritisch wird es dann, wenn der tatsächliche Bedarf über der Oktanzahl von 95 liegt. Jeder Motor wurde dabei unter zwei Betriebsbedingungen getestet: beim Beschleunigen und bei konstanter Geschwindigkeit.



Der Achtzylinder von Audi ist der erste Leichtmetall-Serienmotor aus Ingolstadt. Der Aufbau ist sehr kompakt gestaltet, die Dimensionen sind fast würfelförmig. Das Auto dazu glänzt durch Understatement.

MODERNE MOTOREN: AUDI V8

DEUTSCHLAND-ACHTER

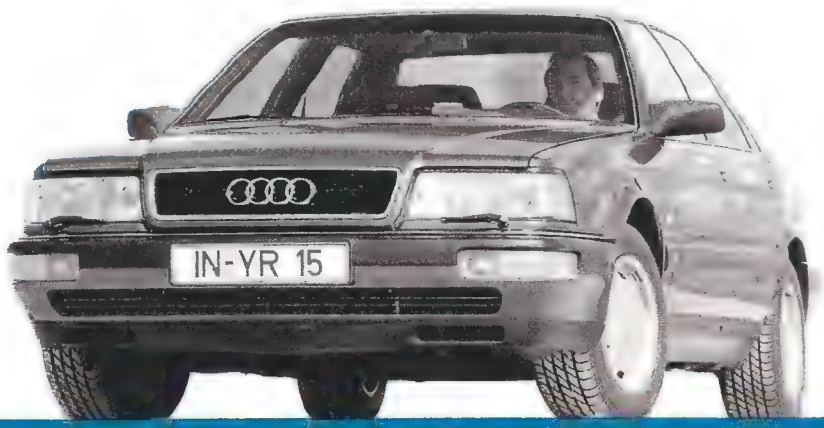
Von Olaf von Fersen

Vor fünf Jahren noch kostete den deutschen Bundesbürger sein neues Auto im Durchschnitt 18 200 Mark. 1987 mußte er für das Durchschnittsauto schon 25 300 Mark anlegen. Offenbar tat er das auch freudig, woraus sich ohne Mühe schließen läßt: Das Volk stellt nicht nur höhere Ansprüche, es kann sie sich auch leisten.

Wenn das Volk Geld hat, sollten die Hersteller der Volkswagen dem Rechnung tragen. Der Konzern ließ seine auf Vorsprung durch Technik bedachte Ingolstädter Tochter den Schritt in die dünnere Luft des Oberklassengipfels tun. Das „Auto" hatte Audi schon – was fehlte, war ein nobler Antrieb.

Für die Marke selbst war es allerdings keine Erstbesteigung, denn schon zwischen 1928 und 1932 führte Audi mit den Typen „R" (später auch Imperator genannt) und „Zwickau" zwei Oberklassenmodelle im Programm. Beide mit acht Zylindern in Reihenformation und seitlich stehenden Ventilen. Der „R" hatte die Grundmaße 80 x 122 mm = 4872 cm³ und lieferte 100 PS bei 3300/min. Den Zwickau-Motor, einen Lizenzbau des amerikanischen Rikkenbaker-Achtzylinders, gab es in zwei Ausführungen: mit 5130 cm³ und 90 PS sowie mit 4371 cm³ und 70 PS.

Im Gegensatz zu den schon zu ihrer Zeit nicht sonderlich fortschrittlichen Reihenmotoren ist der neue Audi-Spitzenmotor auf der Höhe seiner Zeit und in jeder Hinsicht ein imponierendes Stück Ingenieurkunst. Aus einem Hubraum von 3562 cm³ bezieht der V8 die ansehnliche Leistung von 184 kW (250 PS) bei einer Nenndrehzahl von 5800/min. Sein maximales Drehmoment von 340 New-



tonmetern stellt sich bei 4000/min ein. Doch was wichtiger ist: 300 Nm sind schon bei 2800/min zur Stelle und halten bis gut 5500/min durch.

Ein wesentliches Merkmal des Audi V8 ist seine kompakte Würfelform mit den Dimensionen 50,8 x 66,5 x 62,0 Zentimeter. Wo möglich, wurden Triebe und Kühlmittelleitungen integriert. Ein einziger, langer Keilrippenriemen verbindet Generator, Klimakompressor, Lenkservopumpe und Viscolüfter, und ein voll gekapselter Zahnriemen bedient außer den beiden Nokkenwellenpaaren die Pumpen für Öl und Wasser. Das komplette Kraftwerk wiegt mit allen Aggregaten 215 kg.

Erste Überlegungen zu einem Achtzylindermotor für ein Audi-Spitzenmodell gehen auf die siebziger Jahre zurück. Experimente folgten in Anlehnung an den überaus erfolgreichen EA 827-Vierzylinder. Danach ging's zweigleisig mit konkurrierenden Projekten in Ingolstadt und Neckarsulm weiter. Die Entscheidung fiel im Mai 1984 zugunsten des Neckarsulmer Vorschlags. Danach setzte mit großer Energie die zielstrebige Entwicklung unter Richard van Basshuysen als Chef und Armin Bauder als Projektleiter ein. Was hier im Zeitraffertempo ablief, dürfte der Eintragung in das Guinness-Buch der Rekorde würdig sein: Am 12. Dezember 1984 lief der erste Achtzylinder auf dem Prüfstand, und im Mai 1988 war die Reifeprüfung für den Serienanlauf abgelegt.

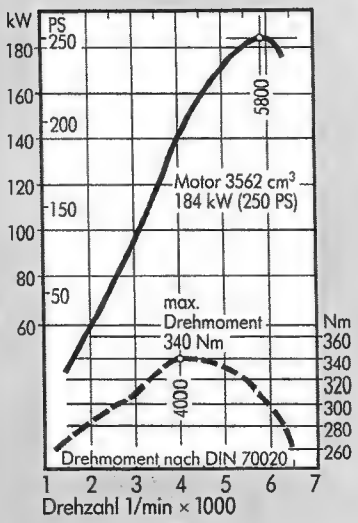
Manches an den Entwicklungsabläufen erscheint ungewöhnlich. So wurden zehn Baugruppenteams aus Angehörigen verschiedener Bereiche wie Konstruktion, Fertigung oder Kundendienst gebildet, die über die Optimierung der Komponenten wie Zylinderblock, Elektrik/Elektronik, Getriebe und Riementriebe berieten. In der TH Stuttgart fanden genaue Strömungsuntersuchungen am geplanten aufwendigen Saugrohrkomplex statt. Sobald die ersten Motoren zur Verfügung standen, begann neben der Prüfstandarbeit auch die Fahrerprobung: rund sieben Millionen Kilometer wurden gefahren.

Der neue Achtzylinder ist der erste Audi-Leichtmetallmotor – wenn man von der Rallye-Variante des Quattro absieht. Sein Zylinderblock besteht aus der übereutektischen Aluminium/Silizium-Legierung Reynolds 390, deren hoher Siliziumanteil den Verzicht auf Laufbuchsen oder Beschichtungen zuläßt. Nach der mechanischen Bearbeitung wird in einem Ätzverfahren eine hauchdünne Aluminiumschicht abgetragen. Die minimal vorstehenden Siliziumpartikel bilden danach eine äußerst widerstandsfähige Lauffläche. Einstweilen werden die Zylinderblöcke noch beim Stuttgarter Hersteller Mahle bearbeitet, später soll das im konzerneigenen Motorenbau geschehen.

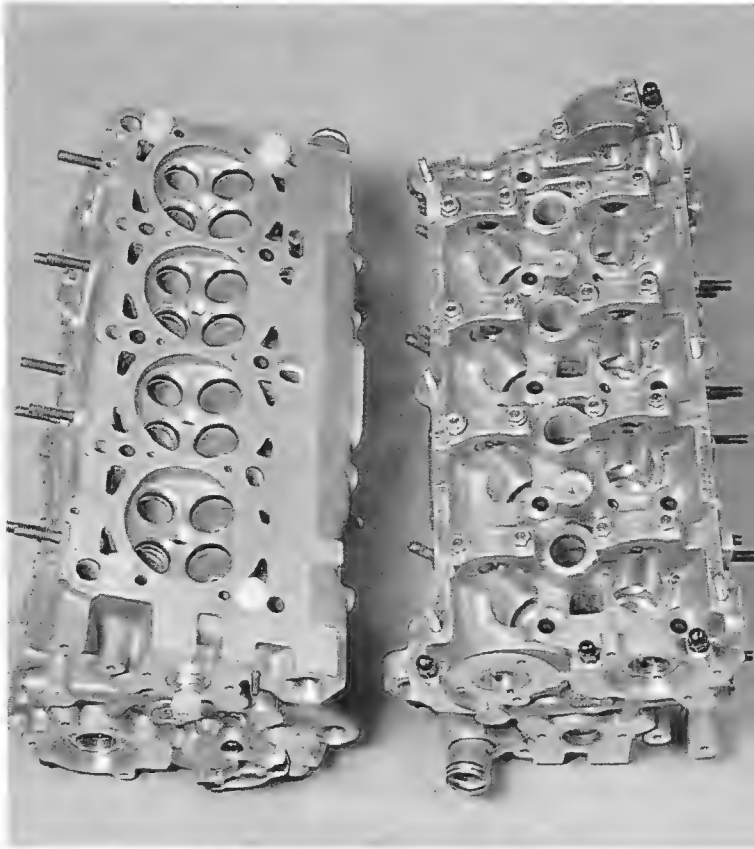
Mit 81 mm Bohrung und 86,4 mm Hub sind die Grunddimensionen mit denen des 1,8 Liter-Audi/VW-Vierzylinders identisch. Eine Übereinstimmung – auch bei der Auslegung der Zylinderköpfe –, die einer rationellen Fertigung entgegenkommt. Der Block, eine closed-deck-Konstruktion ohne Wasserspalte zwischen den Zylindern, mit 90°-Winkel zwischen den beiden Reihen und fünf Hauptlagern, reicht mit seinem Kurbelhaus-Oberteil um 93 mm über die Hauptlagermitte hinab. Der Versatz der Zylinderreihen als Folge der Anordnung zweier Pleuel auf einem Kurbelzapfen beträgt 18,5 mm. Optisch wird der Versatz an den Zylinderköpfen wieder „aufgehoben". Die kräftigen Hauptlagerdeckel bestehen aus Grauguß. Sie sind durch vertikale Bolzen mit den Lagerstühlen und durch horizontale Bolzen mit den Kurbelhauswänden fest verbunden.

Die vergüteten Zapfen der aus Chrommolybdänstahl geschmiedeten Kurbelwelle haben für die Hauptlager 65 und für die Pleuelzapfen 54 mm Durchmesser. Die Welle weist 90°-Kröpfungen auf und trägt acht Gegengewichte für einen hundertprozentigen Massenausgleich. In diesem soliden Fundament liegen schon die wichtigsten Voraussetzungen für die hohe Laufruhe des Motors. 154 mm lange, geschmiedete Pleuel von je 585 Gramm Gewicht verbinden die Kurbelwelle mit den 338 g schweren, beschichteten Glattschaftkolben. Knapp 100 g wiegt jeder der 21 mm starken und 54 mm langen, schwimmend eingefügten Kolbenbolzen. Ihre seitliche Sicherung übernehmen, wie üblich, Federringe.

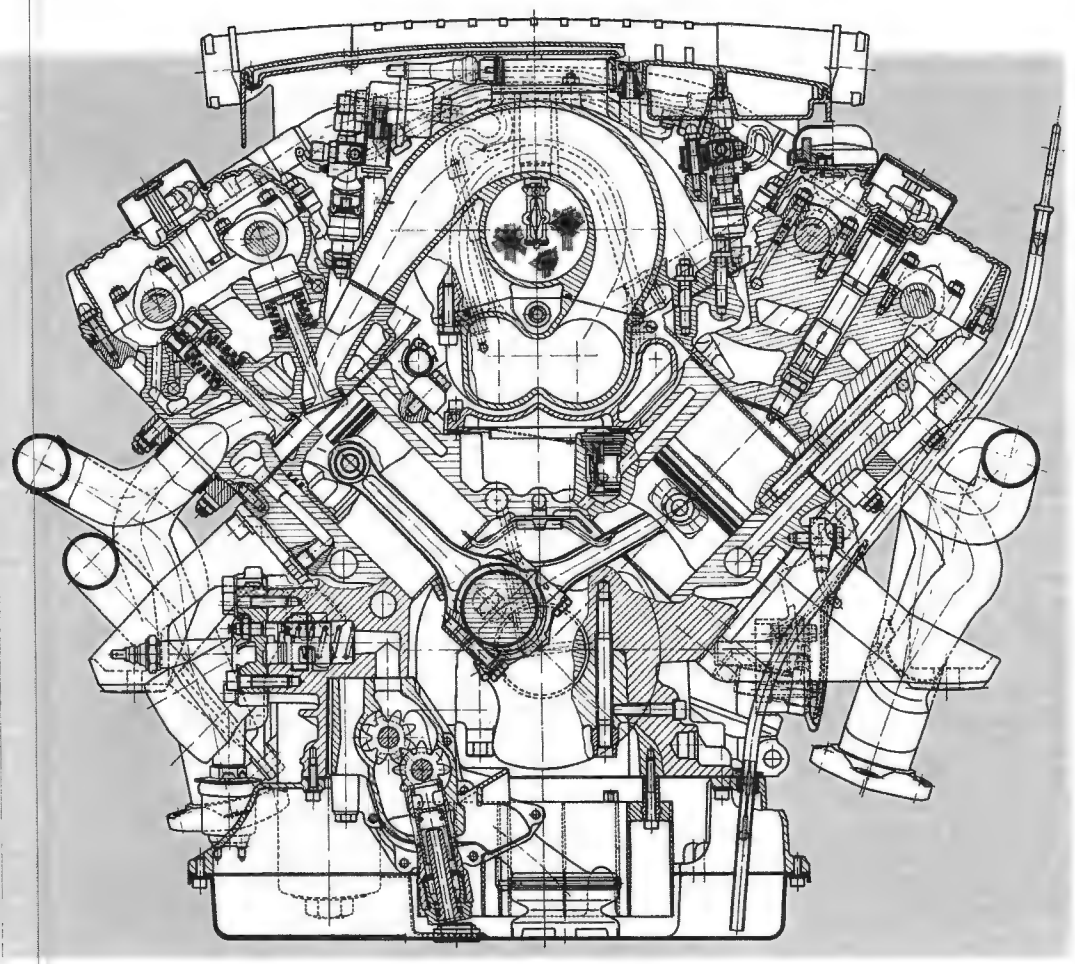
Einstweilen gibt es offenbar zwei Kolbenvarianten. Die eine hat einen dachförmigen Boden mit ebenem Mittelteil um seitliche Abflachungen im Ventilbereich, die andere verschafft den Ventiltellern den Sicherheitsabstand durch Kerben im ebenen Boden. Der obere, 1,75 mm starke Kom-



Leistungs- und Drehmomentkurven sind ausgewogen. Der Querschnitt gibt einen interessanten Einblick ins komplizierte Innenleben. Der Aluminiumblock hat keine Laufbuchsen; der Saugrohrkomplex ist sehr aufwendig.



Zylinderkopf von unten (links) und von oben. Die Auslaßventile hängen senkrecht, die Einlaßventile sind um 25 Grad geneigt.



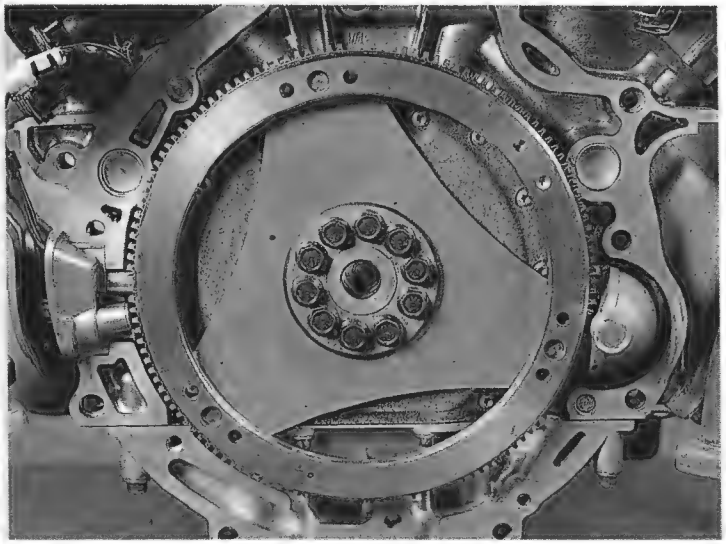
pressionsring hat Rechteckquerschnitt; darunter liegt ein 2 mm starker Nasenminutenring – beide verchromt. Die Ölkontrolle besorgt ein 3 Millimeter starker Dachfasen-Schlauchfederring.

Im Gegensatz zu den neueren Vierzylindermotoren von Audi/VW mit Rotorpumpen auf der Kurbelwelle erhielt der V8 eine durch den Nockenwellen-Zahnriemen betriebene Zahnradpumpe mit einer Leistung bis 100 Liter/min. Ein ungewöhnliches Detail ist eine Woodruff-Muffe zwischen Pumpe und Antrieb. Sie erlaubt es, die Pumpe nach Lösen ihrer beiden Halteschrauben in einer bestimmten Position nach unten abzuziehen. So ist ein eventuelles Auswechseln sehr einfach. Die Förderung geht in der üblichen Weise über ein Hauptstromfilter.

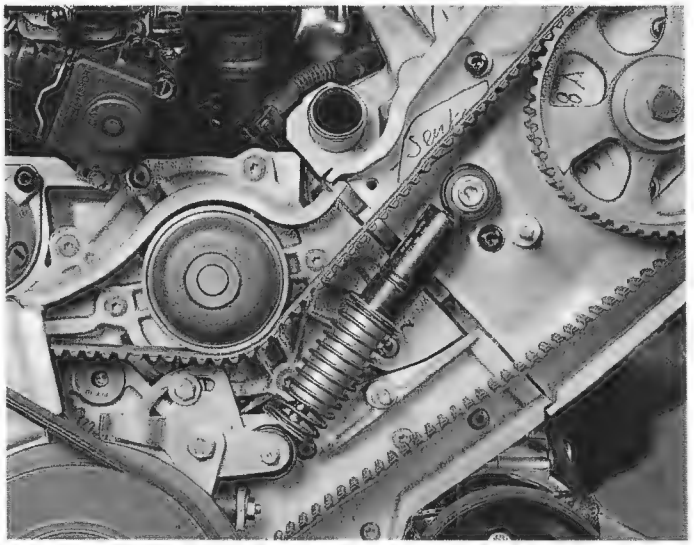
Bei höheren Öltemperaturen wird ein pendelartig und entkoppelt aufgehängter Öl/Luft-Wärmetauscher in den Kreislauf geschaltet. Mit seiner Aufhängung mußte man sich Mühe geben, weil der zuerst karosseriefest angeschraubte Kühler Geräusche übertrug, die bei dem kultivierten Wesen des Motors unangenehm auffielen.

Die Kolbenböden werden bei laufendem Motor durch Ölstrahlen gekühlt. Statt der sonst hierfür meist benutzten Spritzbohrungen im Pleuelfuß fand man hier eine raffiniertere Lösung: Vom Hauptkanal zweigen je Zylinder zwei Spritzdüsen ab, die beiderseits am Bereich des Kolbenbolzens vorbei Ölstrahlen gegen den inneren Kolbenboden richten. Ein gemeinsames Ventil steuert die Aktion aller Spritzdüsen.

Ein neuartiges Detail des Schmiersystems findet sich in der Ölwanne als hoher, wabenartiger Einsatz, in dem das zurückfließende Öl sich fängt und „beruhigt" wird. Eine für die Hydrostößel wenig bekömmliche Schaumbildung wird ebenso verhindert wie schnelle Schwankungen des Ölpegels bei Kurvenfahrt. Die Ölwanne besteht aus zwei Teilen: einem kräftigen Rahmen aus Leichtmetallguß mit dem flachen Teil der Wanne, deren rückwärtiger Teil dem



Das Schwungrad ist nur noch ein schlanker Reifen mit der Starterverzahnung auf zwei übereinanderliegenden Stahlblechplatten.



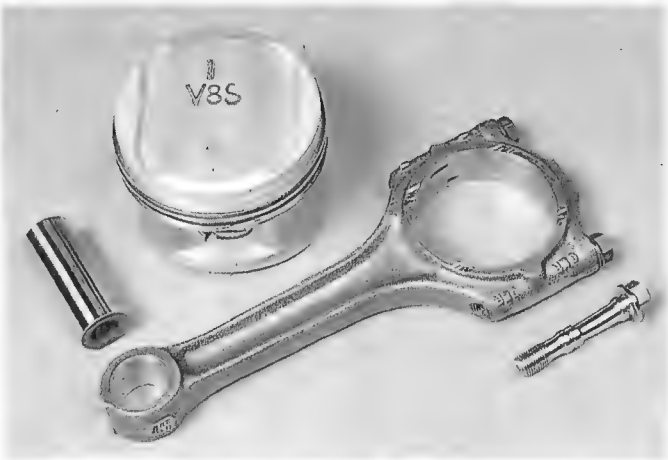
Ein hydraulisch gedämpfter Spanner kümmert sich um den Zahnriemen. Die Rückseite des Riemens bedient die Wasserpumpe.

MODERNE MOTOREN: AUDI V8

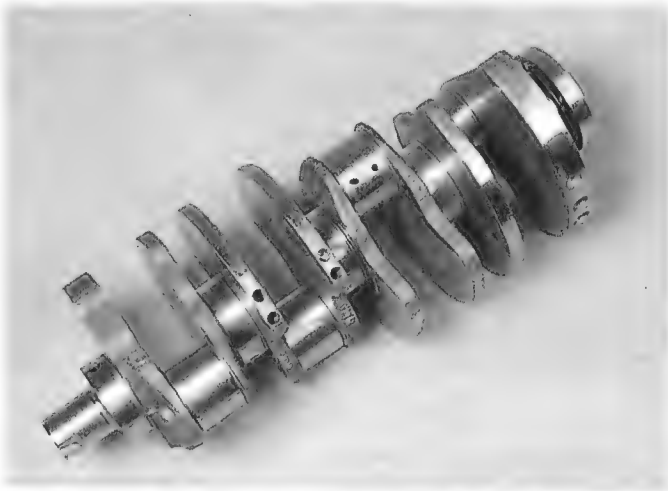
Getriebe als Stütze dient, sowie einer quer zur Motorlängsachse angeordneten Blechwanne, die den „Wabenkörper" umgibt, in dessen Zentrum die Saugmuschel der Ölpumpe auf einem hohen elastischen Mundstück ruht. Man entschloß sich zu diesem Aufwand, damit bei einer eventuellen Bodenberührung eher die Blechwanne verformt als ein Bruch der Gußteile riskiert wird. Das Ölvolumen des Achtzylinders beträgt für eine Neubefüllung 9,5 Liter.

Die Köpfe der beiden Zylinderreihen sind identisch, blicken aber wie der österreichische Doppeladler in verschiedene Richtungen. Sie enthalten jeweils zwei fünffach gelagerte Nockenwellen, die über zwischengeschaltete INA-Tassenstößel von 33,5 mm Durchmesser und 75 g Gewicht 32 Ventile in Bewegung setzen. Die Konstruktion der Köpfe entspricht der des 1,8 Liter-Vierventilers. Das heißt, die Auslaßventile hängen senkrecht zur Zylinderachse, und die Einlaßventile sind zu dieser um 25 Grad geneigt. Diese Bauart spart zwar an Breite, erlaubt aber nicht die optimale Giebeldachform des Brennraums. Der Zahnriementrieb geht auf die außenliegenden Auslaß-Nockenwellen, und diese sind mit den Einlaßwellen durch kurze Hülsenketten verbunden. Da die Köpfe vollkommen gleich sind, liegt bei einem Block der Kettentrieb vorn, bei dem anderen hinten. Hierdurch wird der Zylinderversatz optisch ausgeglichen.

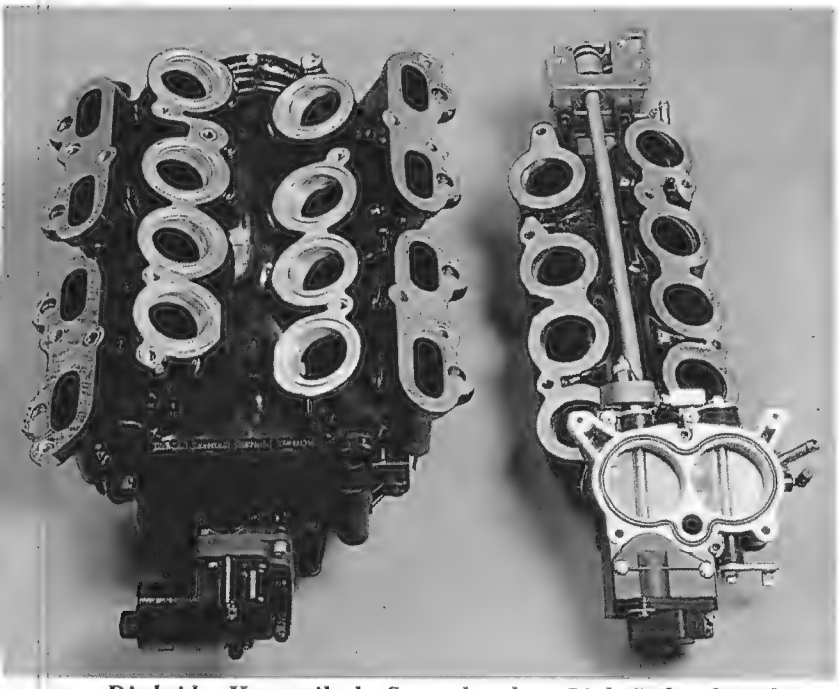
Mit Tellerdurchmessern von 32 (Einlaß) und 28 mm (Auslaß) sowie jeweils 7 mm starken Schäften wirken diese Herzklappen des Achtzylinders eher zierlich. Sie werden durch je zwei konzentrische Federn geschlossen. Der Ventilhub beträgt 9,5 (Einlaß) und 9,6 mm (Auslaß). Der serienmäßig mit zwei Katalysatoren ausgestattete Motor ist im Verhältnis 10,6:1 recht hoch verdichtet und für den Betrieb mit unverbleitem Superkraftstoff (95 ROZ) ausgelegt. Sein Motormanagement arbeitet allerdings mit zwei Klopfsensoren an der Außenwand der in Fahrtrichtung linken und an der Innenwand der rechten Zylinderreihe, die bei Fütterung des Motors mit einem



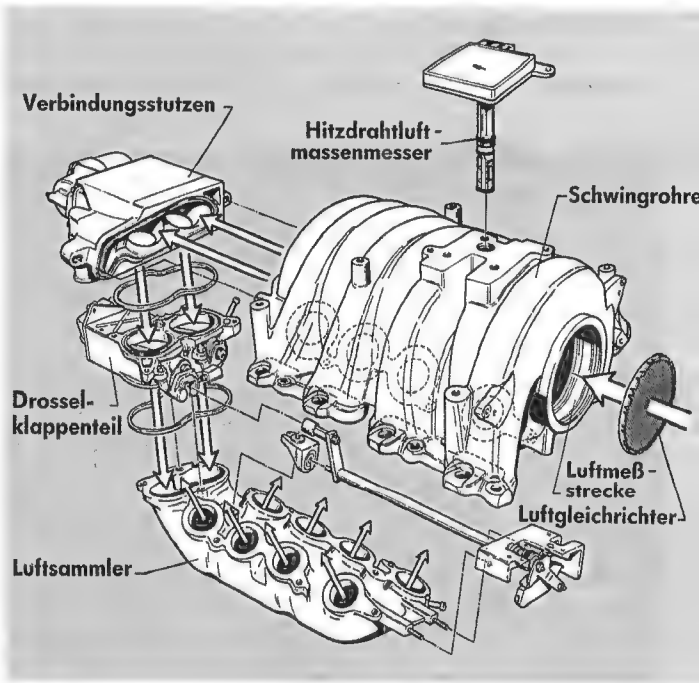
Das geschmiedete Pleuel ist schlank, der Kolben besitzt seitliche Abflachungen am Boden für den Abstand zu den Ventiltellern.



Die Kurbelwelle ist aus hochwertigem Chromstahl geschmiedet. Fünf Hauptlagerzapfen mit je 65 mm Durchmesser.



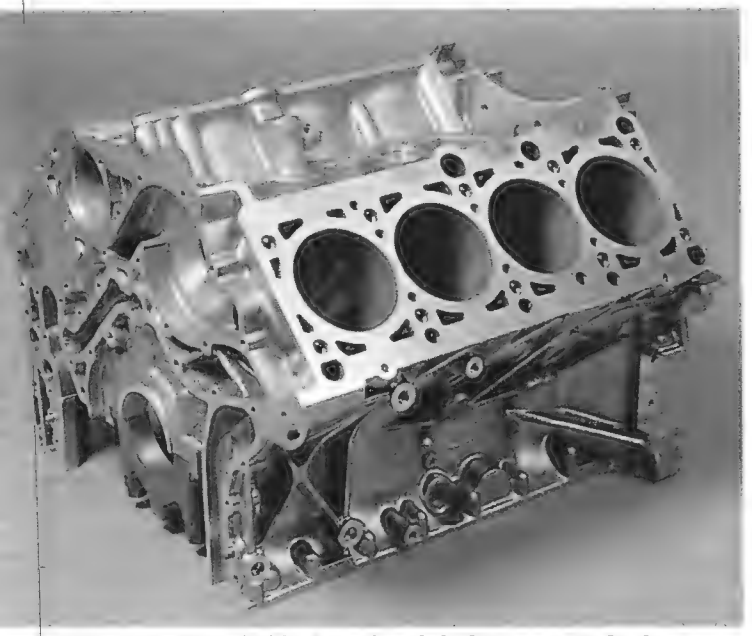
Die beiden Hauptteile der Saugrohranlage. Links Luftmeßstrecke und Schwingrohre, rechts der Luftsammler mit Drosselklappen.



Der Weg der angesaugten Luft führt zunächst durch ein Wabengitter und die Meßstrecke, in die die Hitzdrahtsonde ragt.

Kraftstoff minderen Oktanwertes den Zündzeitpunkt zylinderselektiv entsprechend zurücknimmt.

Der brave V8 tut's demnach auch mit montenegrinischem Klingelwasser – nur sind dann entsprechend weniger Rösser im Geschirr. Zu den Zylinderdeckeln ist noch zu vermelden, daß die Sitzringe der Ventile aus legiertem Sinterstahl bestehen, die Führungen hingegen aus einer Kupfer-Zink-Legierung mit einer Messerspitze Aluminium (für den Werkstoff-Fachmann: Cu Zn 40 A 12).



Leichtmetall-Zylinderblock in closed-deck-Bauart. Zylinder zusammengegossen, Wasser- und Ölpumpengehäuse integriert.

Das Saugrohr des V8 ist ein besonders schönes Stück – eigentlich zwei Stücke, die zusammengehören. Nach Entfernen des lediglich kosmetischen Deckels mit den Audi-Insignien und der Verkündung, daß darunter ein V8 zu Hause ist, zeigt sich obenauf ein Ding, das ausschaut wie eine schwarzlackierte Wellblechtonne. Der Inhalt entpuppt sich als ein ungemein listig arrangiertes Saugrohrgewürm. Das Zentrum der Tonne beherbergt eine „Luftmeßstrecke", in die von oben die Hitzdrahtsonde zur Luftmassenmessung eingeführt ist. Der Eingang der Luft führt durch ein „Beruhigungsgitter" – eine Wabenstruktur, in der die Luft gewissermaßen in ordentliche Strähnen gekämmt wird. Am Ende der Röhre stürzt die geordnete und vermessene Luft rechtwinklig abwärts in zwei Fallgruben, unter denen ein Klappenstutzen mit zwei Drosselklappen liegt. Weiter unten wird erneut umgelenkt, und die Luft schießt nun auf zwei getrennten Pfaden durch einen Luftkasten, der jetzt acht Ströme wieder nach oben schickt: in die über die „Tonne" gewölbten Schwingrohre von links nach rechts und von rechts nach links zu den Einlaßkanälen der Zylinderköpfe, die sich in ihnen wiederum in je zwei spalten – auf dem Weg zu den beiden Einlaßventilen pro Zylinder.

Das gesamte Röhrenwerk ist außen wie innen mit einem Speziallack behandelt, der alle Rauhheiten einebnet und damit Grenzschicht-Turbulenzen weitgehend verhindert. Obwohl die einzelnen Schwingrohre beispielsweise nach vorne hin dem Profil der flachen Motorhaube folgend flacher werden, sind die Transportwege durch entsprechende Breitenzugaben auf ein garantiert identisches Transportvolumen gebracht. Die Luft muß übrigens zwischen Drosselklappen und den Mäulern der Zylinder eine Strecke von 480 Millimetern zurücklegen.

Die Kraftstoffzuteilung besorgt eine Bosch M 2.4 Motronic, deren Rechner die Meldungen der Geber für Luft-, Wasser- und Öltemperatur, Drehzahl, Luft- und Öldruck, Totpunkt sowie die Anweisungen der Lambda-Sonde schluckt, um hieraus seine Steuersignale zu komponieren. Auch bei den Einspritzventilen gibt es eine Besonderheit: Statt des einen, gegen die Spitze der Trennwand der im Kopf gegabelten Saugrohre gerichteten Strahls füttert sie jeden Zylinder durch zwei genau in die Doppelschlünde gezielte Strahlen.

Die Zündanlage schließt einen Hallgeber zur Erkennung der Zündlage, zwei von den Auslaßnockenwellen angetriebene Verteiler und zwei Zündspulen ein.

Das Kühlsystem weist ein Volumen von 11,5 Litern auf – Heizung eingeschlossen. Die Zahl der äußeren Schlauchverbindungen beschränkt sich auf den Kreislauf zwischen Motor und Kühler.

Zu den ungewöhnlichen Details des Audi V8 zählt auch seine Auspuffanlage. Für eines ihrer Teile erfanden die Audi-Techniker sogar ein neues Fachwort: „Übersprecher". Es betrifft den Bereich, in dem die Abgase aus den abgestimmten Edelstahl-Rohrgruppen hinter dem Triebwerk zusammengeführt werden. Dieses x-förmige Kunstwerk enthält in der Mitte der Kreuzung die Lambda-Sonde. Um eine homogene Mischung der Abgasströme zu erreichen, werden sie durch eingebaute Leitbleche übereinandergeschichtet. Ob sie nun flüstern, jubeln oder brüllen – es geht über- und durcheinander; danach verteilen sie sich wieder säuberlich auf zwei Rohrleitungen, kunstvoll und mit Katalysator. Der Übersprecher würde ohne Zweifel auf einer Ausstellung moderner Kunst keine schlechte Figur machen!

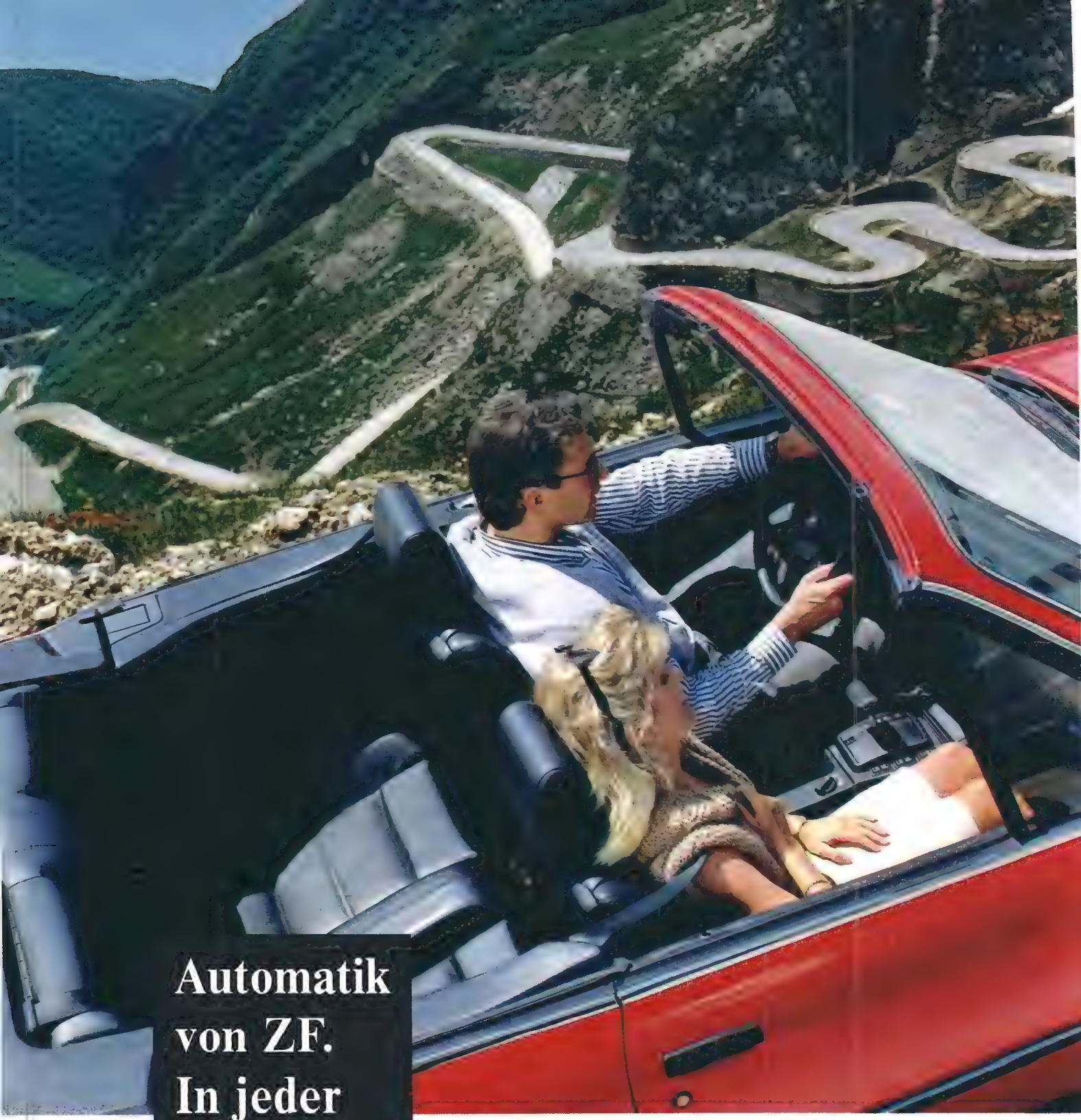
Für einen auf hohe Laufkultur ausgelegten Motor ist die Art seiner Aufhängung im Fahrzeug äußerst bedeutsam. Der Motor-Getriebeblock des V8 ruht auf vier Hydrolagern und weist außerdem noch eine elastische Drehmomentstütze auf.

Von der hergebrachten Form weicht auch das Schwungrad des Motors ab. Es besteht aus einem relativ schmalen Reifen mit dem Starter-Zahnkranz. Die Verbindung mit der Kurbelwelle stellen zwei übereinanderliegende, etwa dreieckige Stahlblechplatten her. Das Gebilde ist so elastisch, daß es sich sogar per Handkraft ein wenig biegen läßt.

In seinem Wartungsanspruch ist der V8 beispielhaft bescheiden. Zahn- und Keilrippenriemen sind für die Lebensdauer des Motors ausgelegt. Ein periodischer Wechsel ist nicht vorgesehen. Beide Riementriebe sind mit automatischen Spanneinrichtungen versehen, die keiner „Korrektur" bedürfen, und der Ventiltrieb ist durch die Hydrostößel wartungsfrei. So verbleiben praktisch nur gelegentliche Kontrollen und die vorgeschriebenen Öl- und Zündkerzenwechsel.

Ein völlig neuer Motor, für den keine Komponenten eines „Vorgängers" aus Kostengründen mitgeschleppt werden müssen, ist für die Konstrukteure – insbesondere in unseren Zeiten der Großserien – eine seltene Ausnahme. Ganz ohne solche Auflagen ging es bei dem Audi V8 auch nicht: die Grundabmessungen für Zylinderabstand, Bohrung und Hub waren ebenso vorgegeben wie die Auslegung für den Zylinderkopf. Die gute Leistung von 52 kW/L, ein mittlerer Arbeitsdruck von knapp über 12 bar sowie mustergültige Laufruhe und minimaler Wartungsanspruch beweisen, daß die hochgesteckten Ziele für einen Oberklassemotor erreicht wurden. □

Fotos: Richter, mot-Archiv



Automatik von ZF. In jeder Situation souverän.

Schönes Wetter, freie Straße. Und plötzlich ist sie wieder da – die Freude am Fahren. In so einem Augenblick schalten Sie die ZF-Automatik ganz einfach auf das Sport-Programm:

Blitzschnell mobilisiert die Automatik alle Reserven Ihres Motors. Schalten, beschleunigen, agieren – gedankenschnell nutzt die Automatik das gesamte Leistungs- und Drehzahlspektrum.

Die ZF-Automatik arbeitet wie ein perfekter Co-Pilot. Unauffällig aber effizient, dynamisch und in jeder Situation souverän. Fragen Sie Ihren Autohändler doch nach einer Probefahrt. Mit der Automatik von ZF.

O&MD

Die Getriebetechnologie der ZF-Automatik EH: 4 Gänge, Wandlerüberbrückung und elektronisch-hydraulische Steuerung mit 3 Schaltprogrammen (Sport, Economy, Manuell).

Informationen über die ZF-Automatik von der ZF-Getriebe GmbH, Postfach 315, 6600 Saarbrücken 1.

Die ZF-Automatik gibt es in Modellen von Alfa-Romeo, Audi, Austin Rover, BMW, Chrysler, Citroën, Ferrari, Fiat, Jaguar, Lancia, Lotus, Maserati, Peugeot, Porsche, Range Rover, Saab, Volvo.

ZF-Automatik.
Dynamisch und sparsam.

WERKZEUGKÄSTEN IM PRAXISTEST

SCHLÜSSEL-ERLEBNIS

Von Michaele Heske

Statistisch betrachtet trifft ein Plattfuß jeden von uns nur alle sieben Jahre. Doch Statistiken lügen manchmal. Vor einem Radwechsel sollte man sich freilich nicht allzusehr fürchten, er ist nämlich durchaus kein Hexenwerk (siehe Seite 106).

Graue Theorie. Ich jedenfalls knie völlig entmutigt in der mot-Tiefgarage vor der Praxis – einem alten verrosteten Mercedes mit simuliertem Plattfuß. Jede Anstrengung ist vergebliche Liebesmüh – die festgerosteten Radschrauben bewegen sich keinen Millimeter. Mir fehlt es einfach an Kraft. Wie wohl den meisten Autofahrerinnen auch.

Gründe, warum sich die Radschrauben nicht lösen lassen, gibt es genug: Oft sind sie einfach zu fest angezogen. Denn viele Werkstätten knallen sie mit Druckluftschraubern erbarmungslos fest, weil dem Mechaniker kurz vor Feierabend das vorgeschriebene Anzugs-Drehmoment gerade egal war.

Die Schrauben können, wie beim alten Mercedes, auch völlig festgerostet sein, weil sie seit Urzeiten nicht mehr gelöst wurden.

Es kann natürlich auch am Werkzeug liegen – nur gutes Werkzeug ist stärker als bombenfeste Schrauben. Die meisten Autohersteller scheinen daran und an zarte Frauenhände nicht zu denken; das Bordwerkzeug ist dürftig und meist von mieser Qualität. Rühmliche Ausnahme: BMW-Limousinen. Deren Bordwerkzeug ist, was Qualität, Ausstattung und Unterbringung angeht, direkt beispielhaft.

Für geeignete Ausrüstung muß man also selber sorgen. Vor dem Werzeugkauf sollten allerdings noch zwei selbstkritische Fragen stehen: Was kann ich am Auto, außer dem

WERKZEUGKÄSTEN IM PRAXISTEST

obligatorischen Radwechsel, überhaupt selbst machen? Welches Werkzeug ist dazu notwendig?

Reparaturbücher und die Bedienungsanleitung für das Fahrzeug oder sachkundige Bekannte können diese Fragen sicherlich beantworten. Sachdienliche Hinweise und Hilfestellung geben auch Pannen- und Reparaturkurse der Automobilclubs.

mot hat zwölf Werkzeugkästen kritisch unter die Lupe genommen und sagt, welches Werkzeug taugt.

Der Preisrahmen der getesteten Sortimente ist weit gesteckt. Je nach Hersteller und Ausstattung sind von 50 Mark für das Pannen-Notbesteck bis über 600 Mark für die mobile Werkstatt zu berappen.

Versandhäuser und Supermärkte locken schon mal mit günstigen Werkzeugkästen, die in Billiglohn-Ländern hergestellt wurden. Optisch sind sie kaum vom Qualitätswerkzeug bekannter Hersteller zu unterscheiden.

Doch der Schein trügt. Schönheit allein genügt nicht; besonders beim Werkzeug kommt es auf die „inneren" Werte an. Die Aufschrift Chrom-Vanadium, eine Bezeichnung für hochfesten Werkzeugstahl, soll diese inneren Werte bei fast allen getesteten Werkzeugen dokumentieren. Das allein sagt aber noch lange nichts über Beschaffenheit und Güte des Materials aus. Es kommt auf die richtige Dosierung der Metallegierungs-Bestandteile und auf die sorgfältige Verarbeitung an.

Qualitativ hochwertig ist ein Werkzeug, laut Definition des Fachverbands der Werkzeugindustrie in Remscheid, dann, wenn Funktion, Haltbarkeit, Sicherheit und Ergonomie gewährleistet sind. Diese Vorzüge freilich sieht der Käufer weder dem Markenwerkzeug noch den Billig-Sets unbedingt an.

Eine Hilfestellung zur richtigen Wahl geben zunächst die Prüfzeichen:

- Die DIN-Kennzeichnung gewährleistet, daß ein Werkzeug dem in DIN-Verordnungen genau definierten Standard von Maßhaltigkeit und Festigkeit sowie allen nötigen Sicherheitsanforderungen entspricht.
- Das GS-Zeichen symbolisiert „geprüfte Sicherheit", bedeutet also, daß die gesetzlich vorgeschriebene Handhabungssicherheit vom Werkzeug-Fachverband und TÜV nachgewiesen wurde.
- Nicht zuletzt bürgt der Name eines renommierten Herstellers für hohe Qualität. Der Fachverkäufer weiß, welche Namen auch im harten Werkstattalltag einen guten Ruf genießen. Herkunftsland und Hersteller sind bei Billig-Werkzeugkästen in der Regel nicht bekannt, und die Prüfzeichen fehlen.

Kann solches Werkzeug trotzdem mit dem bekannter Hersteller konkurrieren? Zur Klärung ließ mot vier Kfz-Werkstattprofis mit den zwölf Werkzeugkästen arbeiten und deren Einzelteile auf Maßhaltigkeit und auf Biegen oder Brechen prüfen.

„Werkzeug, das an festsitzenden Schrauben abrutscht oder zerbricht, können wir nicht gebrauchen", sagte einer der Tester, „das Unfallrisiko ist einfach zu hoch."

Das erste Prüfkriterium der Profis war deshalb die Paßgenauigkeit von Maul- und Ringschlüsseln sowie Nüssen. Alle lagen in der Toleranz, Heyco, Hazet, Gedore und Stahl-Wille fielen besonders positiv auf. Aber was nützen maßhaltige Nüsse, wenn bei einigen Ratschen der Rastenmechanismus im Belastungstest schnell durchdreht (Neckermann und D&W) oder der Vierkant abbricht, auf den die Nuß aufgesteckt wird? So leider geschehen bei Proxxon und Otto.

Zuletzt mußten die Schraubendreher an festsitzenden Schrauben ihre Qualitäten

Reifenpanne und Radwechsel – so wird's gemacht

- Warnblinkanlage einschalten
- Zum Radwechsel raus aus dem fließenden Verkehr, Warndreieck aufstellen
- Auf festen, ebenen Untergrund achten
- 1. Gang bzw. Rückwärtsgang einlegen und Handbremse ziehen, den Wagen mit Keil oder Stein gegen Wegrollen absichern
- In der Betriebsanleitung nachlesen, wo der Wagenheber ist und wo er angesetzt werden muß
- Wagenheber ansetzen, aber noch nicht hochdrehen
- Radkappe oder sonstige Abdeckung entfernen
- Radmutter/Radbolzen nur lösen, nicht ganz abdrehen
- Wagen anheben
- Rad wechseln
- Radmutter/Radbolzen anschrauben (leicht festziehen)
- Wagen wieder absenken
- Muttern/Bolzen über Kreuz festziehen
- Radkappe aufsetzen
- Werkzeug, Reifen und Keil wegräumen, Warndreieck nicht vergessen
- Luftdruck an der nächsten Tankstelle nachprüfen
- Dabei Muttern/Bolzen noch einmal auf festen Sitz kontrollieren
- Beschädigtes Rad baldmöglichst instandsetzen lassen

Autowerkzeugkoffer – das gehört hinein

- Ratsche und Gelenk
- Verlängerung (15 cm und 25 cm)
- Zündkerzeneinsatz (16 mm und 21 mm)
- Zündkerzenbürste
- Maulschlüssel oder Maul-Ringschlüssel: 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21 mm
- Nüsse: 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21 mm
- Schraubendreher für Kreuzschlitzschrauben (lang und kurz)
- Schraubendreher für Schlitzschrauben (lang und kurz)
- Radmutterschlüssel
- Kombizange
- Wasserpumpenzange
- Autolicht-Prüfer
- Fühlerblattlehre
- Innensechskantschlüssel: 5, 6, 8, 10 mm

Zusätzliches auch fürs Haus:

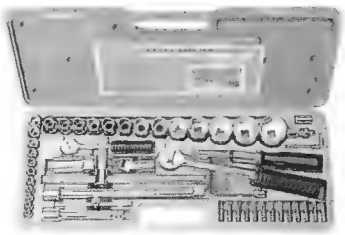
- Hammer
- Säge
- Körner
- Durchschlag
- Flach-Meißel
- Messer
- Utensilienbox

Im Praxistest: Kfz-Profis, die täglich mit hochwertigem Werkzeug umgehen, prüfen die Qualität von Werkzeug in handelsüblichen Taschen und Kästen.

unter Beweis stellen. Die Werkzeuge von Famex, Nekkermann, Otto und D&W zerbrachen an dieser Aufgabe. Das Heyco-Exemplar versuchte, sich der Belastung ganz einfach durch Verdrehen zu entziehen.

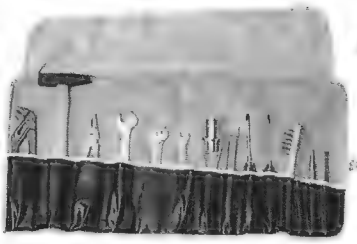
Nach allen Prüfungen urteilen die Kfz-Mechaniker besonders negativ über den „Profi-Werkzeugkoffer" vom Otto-Versand. Dieses Werkzeug erwies sich als schlampig verarbeitet – die äußere Chromschicht blätterte ab. Nüsse und Maulschlüssel waren teilweise schon vor den Tests eingerissen. Es scheint, als solle hier mangelnde Qualität durch Quantität

IM VERGLEICH: 12 WERKZEUGKÄSTEN



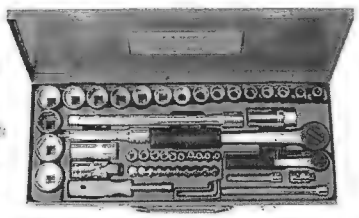
PC Tool Set Steckschlüsselsatz

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 52teilig, Gewicht: 4,3 kg, Größe: 470 x 190 x 55 mm, nicht geprüft, in Taiwan hergestellt, keine Garantie.*
Preis: *49 Mark.*
Beurteilung: *Paßgenaue Nüsse, aber Schraubendreher brach im Praxistest, Rastenmechanismus der Ratsche drehte durch. Nur 16 mm großer Zündkerzeneinsatz im Sortiment. Zollnüsse nur für amerikanische und englische Autos geeignet. Für schwierige Reparaturen gedacht. Das Werkzeug ist schlampig verarbeitet.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug fällt aber beim Öffnen teilweise durcheinander.*
Bezug: *D&W, 4630 Bochum.*
Nicht empfehlenswert



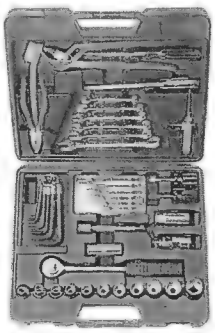
Elora

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 16teilig, Gewicht: 2,3 kg, Größe: 325 x 145 x 75 mm, GS-geprüft, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *77,50 Mark.*
Beurteilung: *Das Werkzeug ist gut verarbeitet und handlich. Stabile und paßgenaue Gabelschlüssel. Schraubendreher überstand den Praxistest ohne Schaden. 16 mm und 21 mm große Zündkerzensätze im Sortiment. Kurze Schraubendreher und Nüsse fehlen, keine Ratsche.*
Verpackung: *Rolltasche aus Kunstleder, unübersichtliche Anordnung. Werkzeug fällt beim Öffnen teilweise heraus. Gute Alternative zum Bordwerkzeug, für größere Reparaturen ungeeignet.*
Hersteller: *Elora, 5630 Remscheid.*
Empfehlenswert



Proxxon Steckschlüsselsatz

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 53teilig, Gewicht: 5,4 kg, Größe: 440 x 180 x 50 mm, DIN-Norm, in Japan hergestellt, zwei Jahre Garantie.*
Preis: *99,95 Mark.*
Beurteilung: *Stabile und paßgenaue Nüsse. Schraubendreher hielt im Praxistest, Vierkant der Ratsche brach ab. 16 mm und 21 mm große Zündkerzeneinsätze im Sortiment. Keine Maulschlüssel. Zollnüsse nur für amerikanische und englische Autos geeignet. Für schwierige Reparaturen gedacht. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und sehr handlich.*
Verpackung: *Blechkasten, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Bezug: *Neckermann, 6000 Frankfurt.*
Empfehlenswert



PC Tool Set

Material und Ausstattung: *Trop forged Steel, 47teilig, Gewicht: 4,5 kg, Größe: 345 x 300 x 80 mm, keine Prüfung, in Taiwan hergestellt, keine Garantie.*
Preis: *99,95 Mark.*
Beurteilung: *Paßgenaue Nüsse und Gabelschlüssel, Schraubendreher brach jedoch im Praxistest, Rastenmechanismus der Ratsche drehte durch. 16 mm und 21 mm große Zündkerzeneinsätze im Sortiment, mittelmäßig bestückt. Das Werkzeug ist schlampig verarbeitet. Die Chromschicht blättert ab.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Das Werkzeug fällt beim Öffnen durcheinander.*
Bezug: *Neckermann, 6000 Frankfurt.*
Nicht empfehlenswert

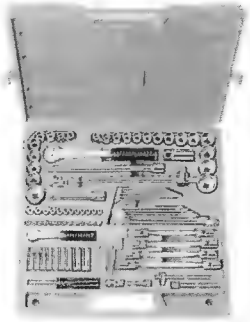
* bei sachgerechter Behandlung unbegrenzt

WERKZEUGKÄSTEN IM PRAXISTEST

wettgemacht werden; immerhin finden sich 87 Teile im Otto-Kasten.

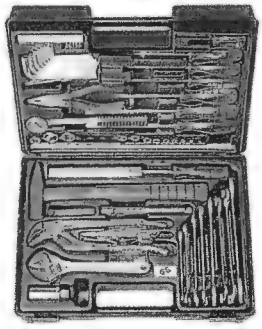
Davon brauchen die meisten Autofahrer höchstens die Hälfte. Das jedenfalls fand die mot-Redaktion heraus, als sie in Werkstatt-Katalogen fahndete, welche Werkzeuge für kleinere und größere Reparaturarbeiten an den gängigsten europäischen und japanischen Autos notwendig und sinnvoll sind (siehe Seite 106: „Autowerkzeugkoffer – das gehört hinein"). Überflüssige Teile rauben Platz und

Zerreißprobe: Die Ratsche darf im Ernstfall nicht durchdrehen (oben). Auch Frauen können Zündkerzen wechseln (rechts).



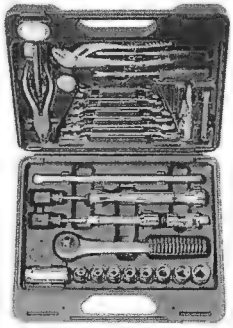
Profi-Werkzeugkasten

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 87teilig; Gewicht 7,3 kg, Größe: 450 x 445 x 75 mm, keine Prüfung, in Taiwan hergestellt, keine Garantie.*
Preis: *149 Mark.*
Beurteilung: *Paßgenaue Nüsse und Gabelschlüssel, Schraubendreher und Vierkant der Ratschen brachen jedoch ab. 16 mm großer Zündkerzeneinsatz fehlt. Zollnüsse nur für englische und amerikanische Autos geeignet. Schlampig verarbeitetes Werkzeug, Chromschicht blättert ab.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug fällt beim Öffnen völlig durcheinander.*
Bezug: *Otto-Versand, 2000 Hamburg.*
Nicht empfehlenswert



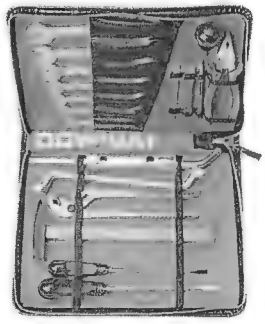
Famex

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 66teilig; Gewicht 5,5 kg, Größe: 400 x 300 x 100 mm, DIN-Norm und GS-geprüft, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *189 Mark.*
Beurteilung: *Stabile und paßgenaue Gabelschlüssel, Ratsche hielt im Praxistest, Schraubendreher brach jedoch ab. 16 mm und 21 mm große Zündkerzeneinsätze im Sortiment. Gut bestückt. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und handlich.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Bezug: *Quelle, 8510 Fürth.*
Empfehlenswert



Heyco „Expert boy"

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 30teilig; Gewicht 4,3 kg, Größe: 350 x 300 x 80 mm, nicht geprüft, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *220 Mark.*
Beurteilung: *Sehr stabile und paßgenaue Maulschlüssel und Nüsse. Ratsche hielt im Praxistest, Schraubendreher verbog sich. 16 mm großer Zündkerzeneinsatz fehlt im Sortiment, sonst aber gut bestückt. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und sehr handlich.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Hersteller: *Heyco, 5630 Remscheid.*
Empfehlenswert



Belzer Dowidat

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 19teilig; Gewicht 3,2 kg, Größe: 350 x 270 x 45 mm, DIN-Norm, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *320 Mark.*
Beurteilung: *Stabile und paßgenaue Gabelschlüssel, der Schraubendreher überstand den Praxistest ohne Bruch. 16 mm und 21 mm große Zündkerzeneinsätze im Sortiment. Kleiner Schlitzschraubendreher und Nüsse fehlen, keine Kombizange und keine Ratsche. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und handlich.*
Verpackung: *Kunstledertasche mit Reißverschluß, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen in der Tasche. Gute Alternative zum Bordwerkzeug, für größere Reparaturen ungeeignet.*
Hersteller: *Belzer-Dowidat, 5600 Wuppertal.*
Empfehlenswert

*bei sachgerechter Behandlung unbegrenzt

Zündkerzenwechsel – so wird's gemacht

- Zündkerzen gibt's in der Werkstatt, im Zubehörhandel und im Supermarkt
- Der Fahrzeugschein hilft, die richtigen zu finden
- Nur bei kaltem Motor Zündkerzen wechseln
- Zündkerzen am besten einzeln auswechseln, damit Zündkerzenstecker nicht vertauscht werden, sonst stimmt die Zündfolge nicht mehr
- Immer am Stecker, niemals am Kabel ziehen
- Zündkerzennuß aufsetzen
- Zündkerze lösen
- Elektrodenabstand (mit Fühlerlehre) kontrollieren und eventuell durch Biegen der Mittelelektrode richtig einstellen
- Zündkerze in Zündkerzennuß stecken
- Zündkerze zunächst von Hand eindrehen. Sie darf nicht verkanten
- Mit Ratsche vorsichtig festziehen, bis die Dichtung aufliegt. Danach je nach Vorschrift noch eine Achtel- bis Viertelumdrehung, oder mit vorgeschriebenem Drehmoment festziehen.

belasten zusätzlich durch unnötiges Gewicht.

Praktisch gedacht, aber schlecht gemacht ist in der Regel die Verpackung des Werkzeugs: Die Teile vieler Koffer fallen beim Öffnen aus ihren Halterungen. Andere Kästen sind unnötig sperrig und schwer oder klappern im Gepäckraum.

Fazit: Kaufentscheidend sollte gerade beim Werkzeug nicht nur der günstige Preis sein. Gutes Werkzeug kostet eine schöne Stange Geld, hält aber jedem Radwechsel stand und danach fast fürs ganze Leben – eine Investition, die sich gewiß lohnt. □

Fotos: Richter

Facom „Touristik"

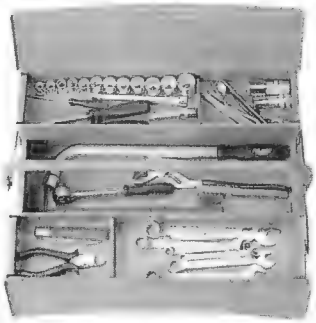
Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 31teilig; Gewicht 5,5 kg, Größe: 480 x 340 x 115 mm, DIN-Norm, in Frankreich hergestellt, Garantie**
Preis: *366 Mark.*
Beurteilung: *Stabile und paßgenaue Gabelschlüssel und Nüsse. Schraubendreher im Praxistest ohne Bruch. 16 mm großer Zündkerzeneinsatz und Ratsche fehlen im Sortiment. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und handlich.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug fällt beim Öffnen durcheinander.*
Bezugsquelle: *Facom, 5600 Wuppertal.*
Empfehlenswert

Stahl-Wille „Combina"

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 46teilig; Gewicht 5,3 kg, Größe: 410 x 340 x 125 mm, GS-geprüft, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *485 Mark.*
Beurteilung: *Sehr stabile und paßgenaue Maulschlüssel und Nüsse, Schraubendreher und Ratsche hielten im Praxistest. 16 mm großer Zündkerzeneinsatz fehlt im Sortiment, sonst aber sehr gut bestückt. Das Werkzeug ist sehr gut verarbeitet und sehr handlich.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Hersteller: *Stahl-Wille, 5600 Wuppertal.*
Sehr empfehlenswert

Gedore „Touring 1000"

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 41teilig; Gewicht 5,8 kg, Größe: 410 x 305 x 115 mm, DIN-Norm, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *496 Mark.*
Beurteilung: *Sehr stabile und paßgenaue Maulschlüssel und Nüsse, Schraubendreher und Ratsche hielten im Praxistest. 16 mm großer Zündkerzeneinsatz fehlt im Sortiment, sonst aber sehr gut bestückt. Das Werkzeug ist gut verarbeitet und sehr handlich.*
Verpackung: *Kunststoffkoffer, übersichtliche Anordnung. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Hersteller: *Gedore, 5630 Remscheid.*
Sehr empfehlenswert



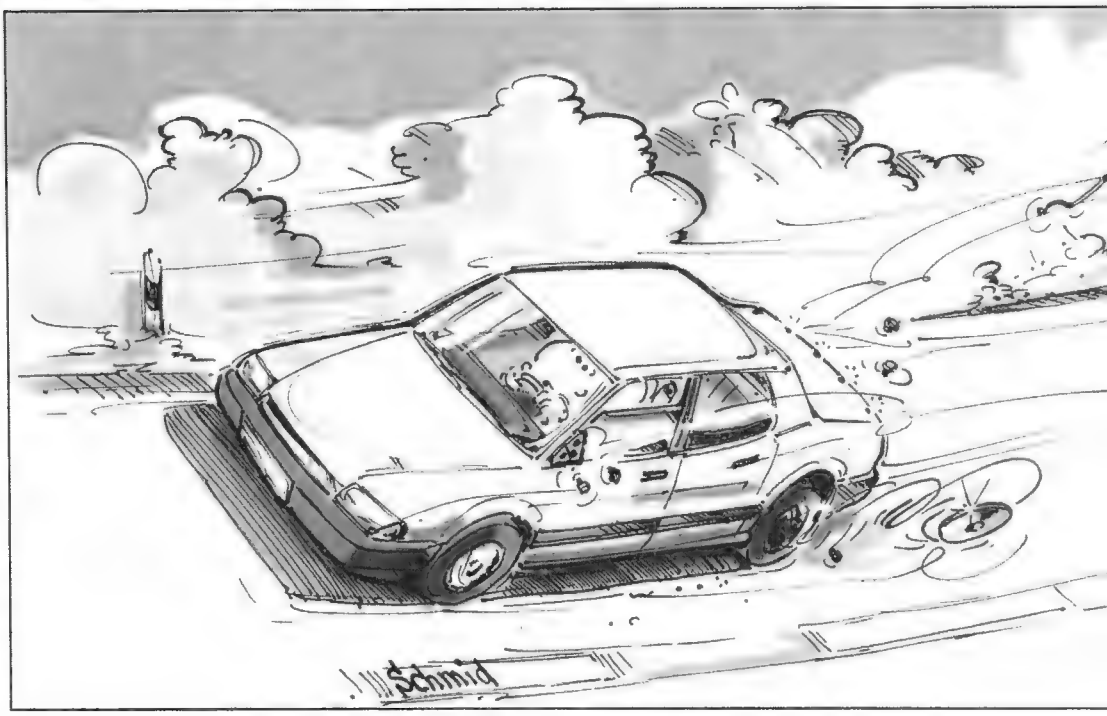
Hazet „Pannenset zur Selbsthilfe"

Material und Ausstattung: *Chrom-Vanadium, 37teilig; Gewicht 8,0 kg, Größe: 440 x 200 x 160 mm, DIN-Norm, in Deutschland hergestellt, Garantie*.*
Preis: *659 Mark.*
Beurteilung: *Sehr stabile und paßgenaue Maulschlüssel und Nüsse, Schraubendreher und Ratsche überstanden den Praxistest. 16 mm und 21 mm große Zündkerzeneinsätze im Sortiment. Gut bestückt. Das Werkzeug ist sehr handlich.*
Verpackung: *Sperriger und schwerer Werkzeugkasten, unübersichtlich angeordnet. Werkzeug bleibt beim Öffnen im Koffer.*
Hersteller: *Hazet, 5630 Remscheid.*
Sehr empfehlenswert

KEIN PARDON FÜR PRODUZENTEN

Von Michaele Heske

Ein schmucker Audi erklimmt locker und leicht eine verschneite Sprungschanze. Brillant demonstriert der Quattro die Möglichkeiten des Allrad-Antriebs. Werbung von gestern. Denn sollte dieser Werbespot erneut gezeigt werden, sollen horrende Schadenersatzforderungen auf den Ingolstädter Autohersteller zukommen – falls ein Fahrer bei Eis und Schnee sich oder die Fähigkeiten seines Audi überschätzt hat. Denn überzogene und irreleitende Werbung wird ab Mitte des Jahres 1989, sobald das neue Produkthaftungsgesetz rechtskräftig geworden ist, die Produzenten im Schadensfall teuer zu stehen kommen.



Nach langwierigen und wohl auch schmerzhaften Geburtswehen erblickte der Entwurf dieses neuen Gesetzes endlich das Licht des Bundesrats. Das Haftungsgesetz, das nach EG-Richtlinien in nationales Recht umgesetzt wurde, war schon bei seinem Entstehen 1985 heftig umstritten. Besonders Produzenten, Händler und Importeure stehen dem neuen „Kind" skeptisch gegenüber.

Für sie bedeutet es eine deutliche Verschärfung der Rechtslage. Verbraucherschutzorganisationen hingegen sehen trotz einiger Vorbehalte dem freudigen Ereignis mit großer Hoffnung entgegen. Wird nämlich durch ein fehlerhaftes Produkt eine Sache beschädigt, wird ein Mensch verletzt oder gar getötet, so haftet künftig grundsätzlich der Hersteller oder eine ihm gleichzustellende Person für den Schaden.

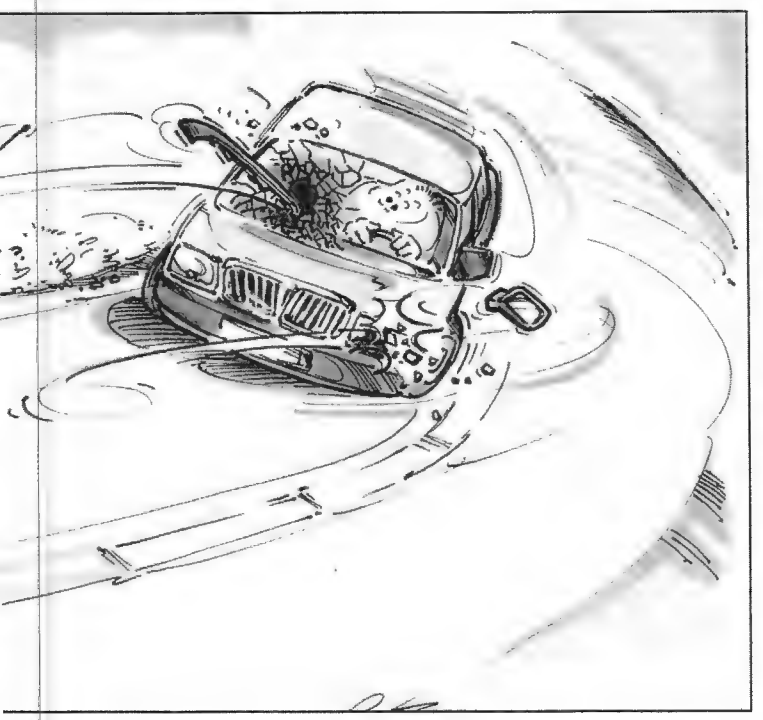
Der Verbraucher muß also nicht mehr wie bisher dem Hersteller eines fehlerhaften Produkts ein Verschulden nachweisen. Vielmehr wird jetzt der Hersteller, entgegen dem alten Rechtsgrundsatz „in dubio pro reo" (im Zweifelsfalle für den Angeklagten) beweisen müssen, daß ihn keine Schuld trifft, daß also das Produkt in bestmöglichem Zustand sein Werk verlassen hat. Kann er dieses nicht, so muß er zahlen.

Aber nicht nur die Haftungssituation der Hersteller wird durch dieses neue Gesetz beträchtlich verschärft. Auch Händler und Importeure von mangelhaften Erzeugnissen werden demnächst zur Kasse gebeten, wenn sie nicht innerhalb einer angemessenen Frist Name und Adresse des Herstellers zu nennen vermögen. Sie gelten in diesem Fall als Quasi-Hersteller und tragen die Folgen, so, als hätten sie das Produkt selbst hergestellt.

Der Hersteller haftet also künftig immer dann, wenn das Produkt einen Fehler hat. Was aber sind im Sinne des Produkthaftungsgesetzes Fehler, und wann muß ein Produzent haften? Im Gesetzentwurf heißt es: „Ein Produkt hat einen Fehler, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände berechtigterweise erwartet werden kann." Die Sicherheit eines Produkts kann durch Entwicklungs-, Konstruktions- oder Instruktionsfehler eingeschränkt werden.

Ferner haftet der Hersteller bei Fabrikationsfehlern, den sogenannten Ausreißern. Beispiel: Ein Zulieferer verkauft an einen Automobilhersteller eine Serie mangelhafter Bremsleitungen. Etliche Autofahrer werden in schwere Unfälle verwickelt.

In diesem Falle gilt zur Zeit noch: Der Zulieferer beweist, daß das Konstruktionsprinzip der Bremsleitungen fehlerfei ist, daß seine Arbeitnehmer qualifiziert sind, die Endkontrollen ordentlich verliefen. Ein Ausreißer also. Der Her-



steller muß keinen Schadenersatz leisten.

Künftig gilt: Der Hersteller muß für Fahrzeugschäden, Krankenhauskosten und Hinterbliebenenrente aufkommen. Er kann sich nicht mehr auf das unvermeidbare Ausreißer-Argument berufen. Er würde auch ohne eigenes Verschulden haften. Sogar in Millionenhöhe.

Der Hersteller ist verpflichtet, sein Produkt nach dem Verkauf zu beobachten. Auch für die Kombination seines Produkts mit anderen Produkten trägt er die Verantwortung. Eine Unterlassungssünde, die zum Beispiel Honda hätte teuer bezahlen müssen, wenn sich ein bekanntgewordener Unfall erst im kommenden Jahr ereignet hätte: Ein Motorradfahrer verunglückte mit seiner Honda GL 1000 Goldwing auf der Autobahn. Schuld daran war, wie sich später herausstellte, die von einem fremden Hersteller angebotene Lenkerverkleidung. Honda als Motorradhersteller bemerkte nicht, daß das Fahrverhalten der Maschine durch dieses Zubehör erheblich beeinträchtigt wurde.

Viel Arbeit für Autohersteller, müssen sie doch alle Zubehörteile prüfen, die auf dem Markt sind. Nissan reagierte blitzschnell und entschied nicht im Sinne der freien Marktwirtschaft. Nur noch bei von Nissan genehmigtem Zubehör, also bei Original-Extras, übernimmt man dort die Verantwortung: „Bei Verwendung von Zubehörteilen, die nicht von Nissan Motor Deutschland empfohlen werden, kann im Einzelfall Lebensgefahr bestehen", heißt es jetzt schon in der Betriebsanleitung.

Auch Opel macht bereits darauf aufmerksam, daß die Verwendung von nicht originalen Opel-Teilen ein Sicherheitsrisiko bedeutet und zum Verlust des Versicherungsschutzes führen kann.

Schlechte Zeiten also für die kleinen Zubehörhersteller, wenn trotz ABE und TÜV-Gutachten nur noch Originalteile der Autohersteller den optimalen Versicherungsschutz garantieren.

Die Auswirkungen des neuen Produkthaftungsgesetzes in der Praxis lassen sich heute noch nicht absehen, erklärt Dr. Peter-Andreas Brand vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI): „Das Anspruchsdenken der Verbraucher wird steigen." Allerdings könne er eines mit Sicherheit ausschließen: amerikanische Verhältnisse.

Der Fall des unglückseligen amerikanischen Pudels, der beim Fönen im Mikrowellenherd sein Leben ließ, ist hinlänglich bekannt. Der Hersteller hatte in der Gebrauchsanweisung nicht erwähnt, daß dieses Haushaltsgerät zum Trocknen von Tieren ungeeignet sei, und mußte einige tausend Dollar Schadenersatz zahlen.

Bei einer derartigen, völlig unvernünftigen Benutzung des Geräts müßte in Deutschland wohl kein Hersteller haften. Allerdings müssen auch hierzulande die Hersteller künftig vor Mißbrauch ihrer Geräte in der Gebrauchsanweisung warnen. Fehlende oder mangelhafte Betriebsanleitungen würden ihnen mit Sicherheit Schadenersatzforderungen einbringen.

Vielleicht steht auch bald in der Bundesrepublik in Betriebsanleitungen für schnelle Autos, daß die Geschwindigkeit den Wetterverhältnissen angepaßt werden muß. Für Porsche nichts Neues. In den USA kam eine solche Unterlassungssünde das Zuffenhausener Unternehmen teuer zu stehen. Einige Porsche-Fahrer, die trotz Nebel oder Regen das Gaspedal zu kräftig gedrückt hatten und verunglückt waren, baten den Hersteller zur Kasse.

Das neue Gesetz wird freilich auch bessere Qualität, genauere und schärfere Endkontrollen mit sich bringen. Schon im eigenen Interesse werden die Hersteller deshalb ganz genau dokumentieren, daß die Ware keinerlei Mängel aufwies, als sie das Werk verließ.

Doch hundertprozentig zufrieden könnten die Verbraucher auch nicht sein, meint Dr. Gabriele Erkelenz von der Arbeitsgemeinschaft der Verbraucher. Denn die Hersteller müssen auch nach dem neuen Gesetz nicht generell für Entwicklungsfehler haften. Wenn nach dem „hohen Stand der Wissenschaft" ein Fehler noch nicht bekannt war, als das Produkt auf den Markt kam, trifft den Produzenten keine Schuld. Es ist im Gesetzentwurf auch kein Anspruch auf Schmerzensgeld, also kein Ausgleich für psychisches oder physisches Leid, vorgesehen.

Eine Haftungshöchstgrenze von 160 Millionen Mark hält Gabriele Erkelenz nicht für ausreichend. Dadurch könnten die Betroffenen bei Massenschäden unter Umständen keinen vollen Ersatz ihrer Verluste erhalten, sagt sie. Handelt es sich beim neuen Produkthaftungsgesetz um ein revolutionäres Gesetz, das neue Maßstäbe setzt? Oder wird dadurch lediglich ein neuer Spiel- und Tummelplatz für Juristen geschaffen? Die Zukunft wird es zeigen. □

Karikatur: Schmid

NEUES WINTER

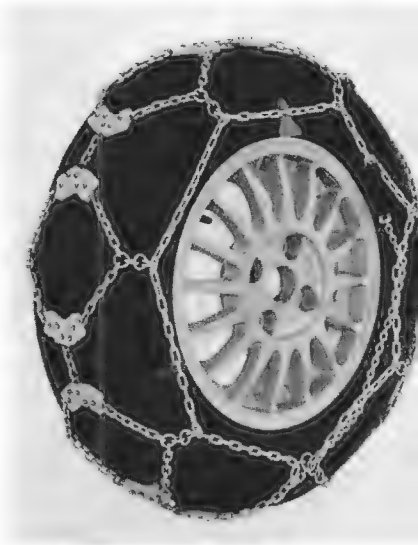
Neue Spike-Kette – gut kombiniert

Schneeketten sind keine idealen Glatteisgreifer – der Name sagt's schon. Aber kombinierte Schnee- und Eisketten bieten sich für den guten Kompromiß an.

Neben Hersteller RUD aus Aalen, der die Schnellmontagekette Centrax (ohne Innenbefestigung in wenigen Sekunden auf- oder abmontiert, siehe mot 25/88) anbietet, kann nun auch der ebenfalls in Aalen ansässige Mitbewerber Erlau eine Spike-Kette vorweisen. Ihr Name: Klick-Spike, ausgestattet mit dem bei Erlau-Ketten üblichen Montagesystem „Klick" an einem Federbügel.

Die Kette wird über den Reifen gestreift und muß – ähnlich der Montagelösung bei anderen Federbügelketten – an der Reifeninnenseite verhakt werden. Kunststoffplatten mit Spikes, die in gleichmäßigen Abständen im Kettennetz angebracht sind, sollen bei Glatteis für bessere Traktion, Spurführung und Bremssicherheit sorgen, als dies mit bloßer Winterbereifung möglich wäre.

Lieferbar ist die Erlau Klick-Spike für alle gängigen Reifengrößen. Erhältlich im Zubehörhandel (Vertriebsnachweis über Erlau, 7080 Aalen).



Die Kompromiß-Lösung für Schnee und Eis nennt sich Spike-Kette, natürlich mit Schnell-Montage-system

Mit dem zusammenklappbaren Autofahrer-Schlitten gibt es keine Platzprobleme mehr. Selbst auf den Rücksitzen stört er nicht.

Klapp-Schlitten

Wer hat auf einer Autospazierfahrt nicht schon mächtig Lust verspürt, angesichts einer hügeligen Winterlandschaft mit Rodelbahn anzuhalten und kurzerhand auf einen Schlitten umzusteigen? Aber aus Platzgründen hat man das sperrige Sportgerät meist gar nicht im Auto dabei.

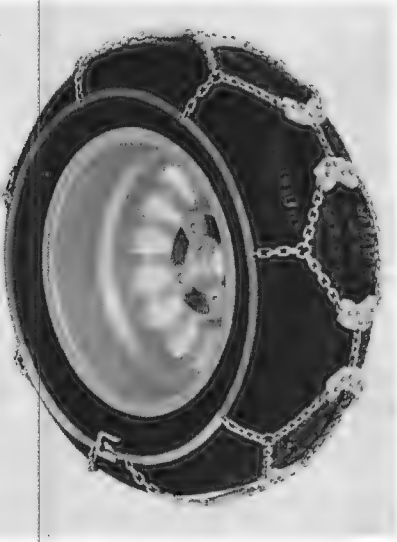
Jetzt ist das kein Problem mehr. Der klappbare Schlitten von Rudisport kann ständig im Gepäckraum mitgeführt werden. Er ist flach wie eine stärkere Tischplatte und mißt 100 x 40 cm. Preis: 159 Mark. Eine 110 cm-Variante kostet 179 Mark. – Bezugsquelle: Rudisport, 7900 Ulm.

Maß halten

Das richtige Maß zu finden, ist beim Autofahren im Winter besonders wichtig. Das gilt fürs Gasgeben genauso wie zum Beispiel fürs Mischen des Scheibenwaschwassers mit Frostschutz. Habe ich nun zuviel oder zuwenig hineingekippt, fragt sich mancher skeptisch. Ein neues Frostschutz-Prüfgerät enthebt den Autofahrer zumindest dieser Sorge. Das röhrenförmige Gerät saugt aus der Behältermischung etwas Flüssigkeit ab und zeigt auf einer Skala bis –30 °C sofort an, bei wieviel Grad Celsius das Waschwasser einzufrieren droht. Preis: etwa 12 Mark. – Bezugsquelle: Caramba, 4100 Duisburg 1.

Das Prüfgerät zeigt an, wie frostsicher Waschwasser ist

ZUBEHÖR



Nothelfer

Unter die Kategorie Winterzubehör fällt durchaus auch der Militär-Feldspaten eines österreichischen Herstellers. Das universelle Gerät hat einen glasfaserverstärkten Nylongriff, wiegt 650 Gramm und mißt zusammengeklappt nur 26 Zentimeter. Auseinandergeklappt lassen sich mit der Schaufel ganze Schneeberge versetzen oder Sand unter die durchdrehenden Räder streuen. Benutzt man das Gerät als Hacke, können damit Eisplatten zerschlagen werden. Zusätzlich gibt es im Griff ein herausziehbares Sägeblatt. Der Glock-Militär-Feldspaten kostet 94 Mark. – Bezugsquelle: Alfred Wittenauer, 7530 Pforzheim.

Mini-Spaten als Mehrzweckwaffe gegen Schnee und Eis

mot testet

Elektrisch Eis kratzen?

Eis auf winterlichen Autoscheiben kann mitunter so hart oder dick werden, daß der Eiskratzer alle Mühe hat, freie Sicht zu schaffen. Erleichterung für diesen Fall verspricht ein elektrischer Eisschaber von Aroso für 18 Mark.

Im Kopf des Schabers sitzt eine Heizwendel, deren Wärme das sichthemmende Eis auf der Scheibe auftauen soll.

Aroso empfiehlt, den Motor laufen zu lassen, wenn der Eisschaber über die Steckdose für den Zigarettenanzünder mit Strom versorgt wird.

mot hat getestet, ob die Schaberwärme tatsächlich eine Hilfe beim Kratzen ist und ob die Einsatzbedingungen akzeptabel sind.

Das Urteil fällt in beiden Fällen negativ aus. Bei dünnem Eis spürt man zwar eine Erleichterung der Kratzarbeit, weil die Eisschicht in der Tat etwas weicher wird. Aber Eis von geringer Stärke läßt sich auch mit einem herkömmlichen Kratzer leicht abschaben. Bei dickem Eis reicht die Wärme der 36 Watt starken Heizwendel nicht aus, um in kurzer Zeit das Eis aufzutauen.

Größter Schwachpunkt aber ist der Zwang, der Autobatterie wertvollen Strom zu entnehmen; von der Batterie weiß man gerade nach sehr kalten Winternächten nie genau, über wieviel Kapazität sie noch verfügt. Der kluge Autofahrer tut also gut daran, die gespeicherte Energie ohne weitere Verluste für das Starten bereitzuhalten.

Den Motor laufen zu lassen, um die Batterie zu schonen, empfiehlt sich aus zwei Gründen nicht. Zum einen schadet dem Motor der Kaltlauf im Stand, und zum anderen wäre ein solcher Vorgang durchaus ein Schlag gegen die Bemühungen um eine möglichst geringe Schadstoffbelastung der Umwelt.

Fazit: Lieber kalte Finger beim mühseligen Kratzen, als sich die Finger beim Verschmutzen der Umwelt dreckig zu machen. Zudem gibt es bei sehr hartnäckigem Eis auf den Scheiben sogenannte Enteiser aus der Dose (umweltfreundlich), die die harte Eisschicht auflösen. Bezugsquelle: Aroso, 4150 Krefeld.

Der elektrische Eiskratzer hält leider nicht, was er verspricht

Winterproblem: Reicht die Stromenergie?

Komfort im Auto hat seinen Preis – auch für die Batterie, die sich von vielen elektrischen Verbrauchern – Stellmotoren, wattstarken HiFi-Anlagen, Lampen, Gebläse und Sitzheizung – auch schnell einmal überfordert fühlen wird. Zumal in der kalten Jahreszeit.

Guter Rat daher: Komfort, der über elektrische Verbraucher zugänglich wird, sollte man nur bei laufendem Motor (natürlich nicht im Leerlauf) genießen. Beim Wartehalt im kältestarrenden Auto (Motor aus) können zum Beispiel Innenbeleuchtung, Autoradio und Sitzheizung der Batterie wichtige Energiemengen abzapfen, die beim morgendlichen Kaltstart bitter benötigt werden.

Übersteuerndes Kurvenverhalten (oben und ganz rechts) wird durch unqualifizierte Hinterreifen gefördert; neutral (rechts) bleibt der 3er-BMW bei gleichem Fahrtempo nur, wenn alle vier Reifen gleich (gut) profiliert sind.

Probe aufs Exempel mit einem Golf GT: Mischbereifung macht Aquaplaning noch gefährlicher

GEFÄHRLICHER COCKTAIL

WENN REIFEN NICHT ZUSAMMENPASSEN

Von Wolfgang Hecht

Auch wenn Autoreifen heute recht leicht gebaut sind, haben sie im Verständnis der Autokonstrukteure mehr denn je Gewicht. Ließ man vormals noch ein breites Spektrum an Reifeneigenschaften gelten, so werden heute bei der Fahrsicherheit mitunter schon einheitlichhohe Standards gefordert.

Der Reifen scheint nun, da auch das neue Produkthaftungsgesetz die Autohersteller in Sachen Bereifung mehr als zuvor in die Pflicht nimmt, auf dem Weg zum Original-Autoersatzteil, zumindest bei leistungsstarken Modellen. Was Autohersteller da vom Reifen fordern, zielt teilweise sogar schon über die vom Gesetzgeber in Paragraph 36 der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsordnung) erlassenen Vorschriften hinaus.

Das Stichwort heißt Mischbereifung. Zu dieser Definition sah sich das Bundesverkehrsministerium überhaupt erst genötigt, als in grauer Vorzeit, nämlich Ende der 60er Jahre, der Wechsel von Diagonal- zu Gürtelreifen vollzogen wurde. Die damaligen zulassungsrechtlichen Probleme prägen noch heute das Paragraphenwerk, bereichert um einige aktuelle Belange der Reifenumrüstung.

Umfassende Antworten auf heutige Verantwortungen an die Adresse des Autofahrers gibt der Paragraph 36 freilich nicht. Kaum zu glauben, aber wahr: Wo die Polizei bei einer Reifenkontrolle noch keinen Grund zur Bean-

WENN REIFEN NICHT ZUSAMMENPASSEN

standung sieht, könnten Autoversicherer demnächst nach einem Unfall den Schadenersatz in Frage stellen. Ein Dilemma für den Autobesitzer, zumal immer neue Reifengrößen auftauchen, mitunter auch während der Autoproduktion die Reifengröße geändert wird. Viele Fahrer möchten ihr Auto dann dem neuesten Stand anpassen, doch ist dies nicht ohne weiteres zulässig.

Fragen über Fragen, die jeden Autobesitzer betreffen können. mot spricht hier die wichtigsten an.

Was steht in der StVZO?
Die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung verlangt Reifen gleicher Bauart an allen vier Rädern – soweit nicht ein Reserve-Notrad zum Einsatz kommt. Üblich sind auf heutigen Autos Radialreifen, deren Kennzeichen das R in der Reifengröße ist. Gemeinhin werden Radialreifen als Gürtelreifen bezeichnet, da die stabilisierenden Gürtellagen ein festes Merkmal aller Reifen mit radial (zur Laufrichtung) angeordneten Cordfäden sind. Die Vorgänger der Gürtelreifen hießen Diagonalreifen (diagonaler Fadenverlauf, kein Gürtel); sie werden in den für heutige Autos üblichen Reifengrößen nicht mehr angeboten.

Was steht über die Bereifung im Fahrzeugschein?
Genannt werden im Fahrzeugschein die auf Vorder- und Hinterachse zu montierenden Reifengrößen (Ziffer 20 und 21) sowie die wahlweise zulässige Bereifung (Ziffer 22 und 23). Eine Kombination der ersten Gruppe mit der zweiten ist nicht erlaubt, was auch für den Einsatz des Reserverads gilt. Bei den Abmessungen der Reifen sind in der Größenkennzeichnung die Nennbreite, das Verhältnis von Höhe zu Breite (Querschnitt) und der Raddurchmesser definiert.

Was sagt der Speed-Index?
Feste Regel: Nachbeschaffte Reifen müssen mindestens den im Fahrzeugschein genannten Speed-Index aufweisen (siehe Kasteninformation links). Reifen mit höherem Geschwindigkeitslimit dürfen montiert werden. Der Gesetz-

Dieser Golf hält, stark untersteuernd, sicher Spur – ein Hinweis auf haftsichere Vorderreifen

WELCHER SPEED-INDEX IST ZULÄSSIG?*

Angabe im Fahrzeugschein/zulässige Geschwindigkeit (km/h)	Wahlweise zulässiger Speed-Index					
N/140**	Q	S	T	H	V	Z
Q/160**		S	T	H	V	Z
S (SR)/180	Q–M+S		T	H	V	Z
T (TR)/190	Q–M+S	S–M+S		H	V	Z
H (HR)/210	Q–M+S	S–M+S	T–M+S		V/VR	Z
V/bis 240	Q–M+S	S–M+S	T–M+S	H–M+S	VR	Z
VR/über 210	Q–M+S	S–M+S	T–M+S	H–M+S	–	Z
Z (ZR)/über 240	Q–M+S	S–M+S	T–M+S	H–M+S	–	

Anmerkungen: *M = bis 130 km/h, R = bis 170 km/h, U = bis 200 km/h – **Geländewagen

HILFE – KEINE HAFTUNG!

Gleich und gleich gesellt sich gern – auf Autoreifen trifft das ganz besonders zu. Reifen mit unterschiedlichem Profilmuster oder unterschiedlicher Profilhöhe können harmonisches Fahrverhalten erheblich stören.

Bei untersteuerndem Fahrverhalten (das Auto muß mit größerem Lenkeinschlag in die Kurve gezwungen werden, die Hinterräder halten brav Spur) passiert auf feuchter Piste zunächst wenig Nachteiliges – vorausgesetzt, die gelenkten Räder weisen das griffigere, besser haftfähige Profil auf. Hier können nässeuntaugliche Hinterreifen (in aller Regel also die stärker abgefahrenen) in der Tat wenig Schaden anrichten: Das Auto lenkt sanft untersteuernd – griffig auf Kurs – in die Kurve ein und gerät auch beim Gaswegnehmen oder Bremsen nicht gefährlich ins Schlingern, kaum stärker jedenfalls als bei gleichartiger Bereifung vorn/hinten.

Auf Autos mit Frontantrieb ist so problemloses Verhalten öfter anwendbar als auf Standardantrieb. Typischer ist für sie ein eher neutrales Fahrverhalten, auf das in Kurvengrenzbereichen ein Übersteuern (seitliches Wegschieben der angetriebenen Hinterräder) folgt. Hier also haben die Hinterreifen mehr Seitenführungspflichten als beim untersteuernd ausgelegten Fronttriebler; sie sollten daher im Haftverhalten nicht deutlich schlechter sein als die Vorderreifen. Typisch für dieses Eigenlenkverhalten: unter anderem der 3er-BMW. Wer da noch an der Untugend festhält, im Winter nur die Antriebsräder mit M+S-Reifen zu bestücken, provoziert auch instabiles Fahrverhalten, denn viele Winterreifen sind Sommerreifen auf Nässe unterlegen

– ein gefährlicher Cocktail, was in gleicher Weise auf Hinterreifen mit zu niedrigem Luftdruck zutrifft; mit ihnen kann übersteuerndes Fahrverhalten nicht sicher kontrolliert werden: Das Heck pendelt erst zur einen, dann zur anderen Seite, was oftmals einen Dreher oder – schlimmer noch – einen Überschlag zur Folge hat. Mehr noch können Fronttriebler, die im Gepäckraum überlastet sind, ihren Fahrer mit dieser unerwarteten Reaktion überraschen.

Feucht-nasse Fahrbahnen sind eine Sache, überflutete, mit Pfützen durchsetzte Straßen eine andere. Hier droht – gefährlich vor allem in Kurven – ein Aufschwimmen der Reifen, das Aquaplaning. Gefährdet ist, wer mit stärker abgefahrenen oder gut profilierten, jedoch überbreiten Reifen oder mit M+S-Reifen auf Nässe weiterhin so schnell fährt, wie er es mit der (schmaleren) Sommer-Serienbereifung getan hätte.

Ungleiche Bereifung vorn/hinten kann die Aquaplaning-Folgen noch deutlich verschlimmern. Gefährlich sind vor allem Pfützen im Kurvenverlauf. Gerät das Auto mit identischem (also auch gleich tiefem) Profil vorn/hinten auf die Wasserlache, wird es zunächst in Richtung Kurvenaußenrand drängen und – sobald wieder mehr griffiger Boden erreicht wird – mit dem Heck nach außen schwenken.

Sind nun noch die Hinterachsreifen stärker abgefahren oder auch konstruktionsbedingt mehr aufschwimmgefährdet, dann wird dem Geradeausschieben des Autos unweigerlich ein heftiges Eindrehen in die Kurve folgen. Auch Könner werden das Fahrzeug dann nicht mehr im Griff halten – zu stark ist die Lastwechselreaktion, sobald wieder griffige Straße erreicht wird. Mischbereifung und die Folgen: kein Happy-End.

geber verbietet auch keineswegs, daß man Reifen mit unterschiedlichem Speed-Index fährt, was fahrtechnisch freilich fatal wäre.

Gibt es unzulässige Reifen?
Die gibt es. Im Fahrzeugschein kann man nachlesen, ob Sommerreifen in die Fahrzeug-ABE aufgenommen wurden. Beim Nachkauf neuer Reifen ist der Autobesitzer dann verpflichtet, nur freigegebene Reifenmodelle montieren zu lassen. BMW praktiziert dies neuerdings bei seinen leistungsstärksten Autos. Beim BMW-Händler muß sich der Fahrzeugbesitzer informieren, welche Reifen frei sind; läßt er andere montieren, erlischt die Allgemeine Betriebserlaubnis, Garantieleistungen stehen in Frage.

Neue Größe, neue Probleme?
Ändert der Fahrzeughersteller im Verlauf der Produktion die Reifengröße, dürfen früher zulässige Dimensionen auf der neuen Modellreihe nicht mehr verwendet werden, ältere Autos auch nicht ohne weiteres mit der neuen Reifengröße bestückt werden, da mit dem Wechsel häufig auch Änderungen an Rad und Fahrwerk einhergehen.

Zoll oder Millimeter?
Sind für einen Fahrzeugtyp wahlweise Reifen mit Zoll und Millimeter-Durchmesser zulässig, Beispiel BMW 5er-Reihe, dürfen diese nicht zusammen verwendet werden.

Sommer- kontra M+S-Profil
Bei identischen Reifenabmessungen können unterschiedliche Reifenprofile gleichzeitig verwendet werden – sowohl voneinander abweichende Sommerprofile als auch Sommer- und Winterprofil (M+S) untereinander. Fahrtechnisch ratsam ist dies allerdings nicht (siehe Kasten linke Seite).

Neuprofil kontra abgefahrenes Profil
Die Mindestprofiltiefe beträgt in Deutschland für Sommer- wie für M+S-Reifen 1 mm. Neuprofilierte und stark abgefahrene Reifen dürfen gleichzeitig verwendet werden, sollten allerdings aus Gründen der Fahrsicherheit nur achsweise kombiniert werden (siehe Kasten links).

Neu kontra runderneuert
Bei identischen Abmessungen dürfen Neureifen und runderneuerte Reifen gleichzeitig am Fahrzeug verwendet werden; Brems- und Kurvenverhalten können sich dadurch aber entscheidend verschlechtern. Wenn überhaupt, dann sollten neue und runderneuerte Reifen nur achsweise kombiniert werden.

Probleme mit asymmetrischen Reifen?
Reifen mit asymmetrischem oder laufrichtungsgebundenem Profilmuster dürfen nicht seitenverkehrt beziehungsweise gegen ihre Laufrichtung montiert werden, es sei denn, der Reifenhersteller empfiehlt dies unter bestimmten Voraussetzungen. Allerdings äußert sich die StVZO nicht zu dieser „Falschmontage"; nur versicherungsrechtlich wäre es bedenklich.

Probleme mit „SEKUNDA"?
Reifen mit „Schönheitsfehlern", die die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort nicht mindern, werden als IIa-Ware bezeichnet, früher mit der Beschriftung SEKUNDA versehen; sie tauchen mit dem Stempel DA weiter als Billigangebot im Reifenhandel auf. Eine Kombination von Reifen erster Wahl mit Reifen zweiter Wahl verbietet sich nicht. DA-Reifen können – müssen allerdings nicht – stärkere Kraftschwankungswerte (Unwucht, Höhen- und Seitenschlag) als Reifen erster Wahl aufweisen und dadurch eine schwer zu beseitigende Unruhe ins Fahrzeug bringen.

Probleme mit ASC?
Die „Automatische Stabilitäts-Control" (ASC), wie beim 5er- und 7er-BMW im Einsatz, soll das Durchdrehen der Antriebsräder bei zu hohem Motorkrafteinsatz verhindern. Werden dann aber Reifen mit unterschiedlichem Profil montiert, kann ASC nicht korrekt arbeiten. □

Fotos: Binder, Richter
Karikatur: Totter

Der Lancia-Keil namens Stratos revolutionierte Anfang der siebziger Jahre die Rallye-Welt. Kennzeichen dieser Foltermaschine: breit, flach, kurz und jede Menge Kraft.

BERÜHMTE SPORTWAGEN:
LANCIA STRATOS

DONNER-KEIL

Von Matthias Stattelmann

Als er auftauchte, wurde alles anders. Lancias Donnerkeil Stratos veränderte die Rallye-Welt Anfang der siebziger Jahre wie kein zweiter. Vorbei war die Zeit der Serienfahrzeuge, denen nach und nach mit zahlreichen Modifikationen die Rallye-Tauglichkeit hineingeprügelt wurde. Beim Stratos zählte nur die Eignung für den Wettbewerb. Er war der Pionier und Wegbereiter für die ganz heißen Gruppe B-Geräte wie Peugeot 205 Turbo 16 und Lancia Delta S 4.

Auf dem Turiner Salon 1970 entdeckte Lancia-Sportchef Cesare Fiorio eine superflache Bertone-Studie und erkannte die Möglichkeiten, die in der kurzen und leichten Mittelmotor-Flunder steckten.

BERÜHMTE SPORTWAGEN: LANCIA STRATOS

Da zu dieser Zeit der Lancia Fulvia bei Rallye-Weltmeisterschaften immer mehr Schwierigkeiten hatte, die blitzschnellen, heckgetriebenen Renault Alpine in Schach zu halten, kam der Bertone-Keil gerade zur rechten Zeit.

Die Lancia-Techniker pflanzten dem Stratos das V-Sechszylinder-Herz des Fiat/Ferrari Dino ein. Der überaus kompakte 2,4 Liter-Treibsatz bekam seinen Platz direkt hinter der Fahrerkabine. Radaufhängung, Federbeine und Stoßdämpfer wurden unter der Kunststoffhaut so angeordnet, daß sie im Rallye-Einsatz schnell und ohne großen Zeitaufwand gewechselt werden konnten. Zwei leicht demontierbare, monumentale Plastikhauben vorn und hinten gaben den Weg zu den Innereien frei – Servicefreundlichkeit bei Rallyes war oberstes Gebot.

Die Fahrgastzelle wurde von einer Rohrrahmenkonstruktion geschützt, die als Überrollkäfig diente. Für die Passagiere blieb da nicht mehr viel Raum. Zwei Mann Besatzung schöpften die Kapazität voll aus; für die Helme der Herren Piloteure wurde in den bauchigen Kunststofftüren eine Auffangschale eingesetzt.

Der Blick aus der Kanzel entsprach dem Charakter der Fahrmaschine: Meine Herren, hier geht's nur vorwärts! Vernünftige Sichtverhältnisse gab es nur durch die weit nach unten gezogene Frontscheibe. Dem Piloten lag die Straße zu Füßen, die der schnüffelnde Stratos wie die Erfolge gierig einsaugte. Rückwärtsfahren im Alltagsverkehr erforderte bei praktisch Nullsicht nach hinten Fingerspitzengefühl. Der Lancia-Flitzer war eben nur ein halbwegs zivilisiertes, gerade noch straßentaugliches Gefährt.

Nach ersten, üblichen Anlaufschwierigkeiten – das Rallye-Debüt bei der Tour de Corse 1972 endete mit einem Ausfall – begann 1974 eine beispiellose Siegesserie. Mit der mittlerweile als Grand-Tourisme (Gruppe 4) homologierten Flunder – dazu mußte Lancia eine Kleinserie von 500 Autos auflegen – gewann der Italiener Sandro Munari die Rallye San Remo.

Das italienische Gespann Munari und Stratos fuhr von 1974 bis 1977 der Konkurrenz beliebig um die Ohren, gewann dreimal die Rallye-Weltmeisterschaft für Lancia (1974, 1975 und 1976) und dominierte von 1975 bis 1977 in der Rallye Monte Carlo. Munari war entscheidend an der Weiterentwicklung des unschlagbaren Stratos beteiligt und errang mit ihm seine größten Siege.

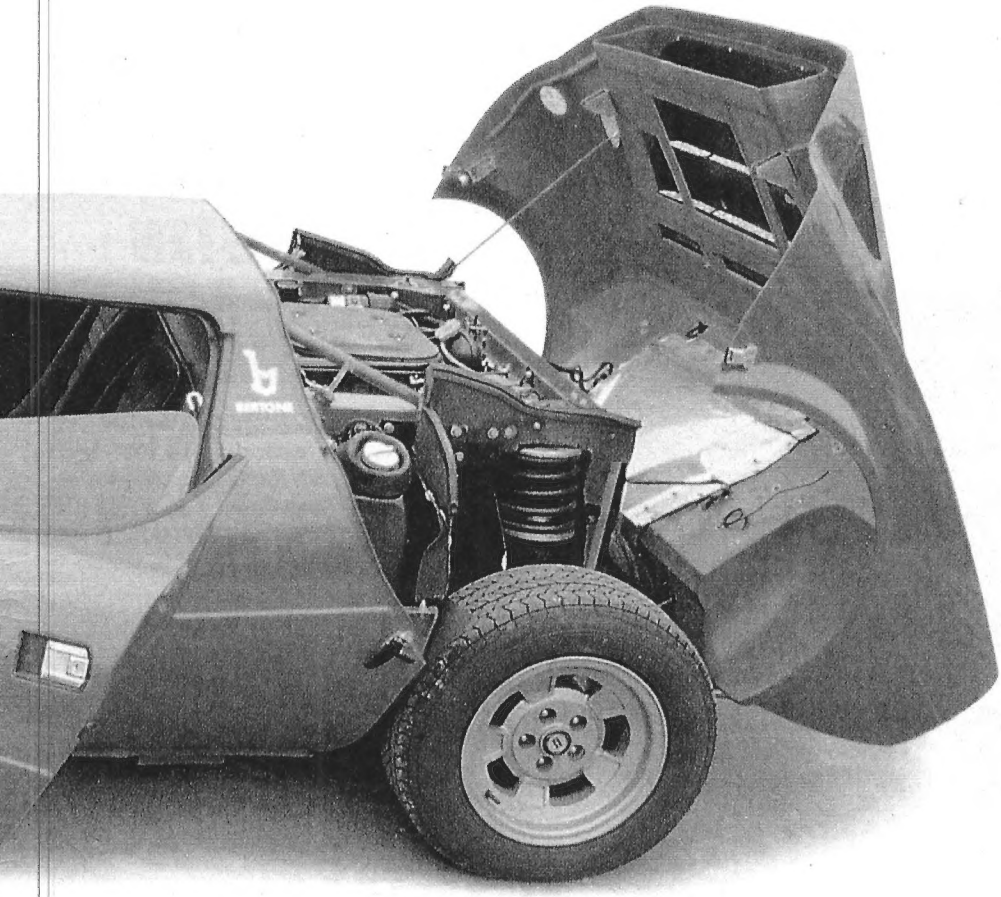
Auch auf deutschen Rallye-Pisten war der Stratos vertreten. Walter Röhrl, der

Arbeitsteilung: Für schnelle Reparaturen konnten die Mechaniker die großen Plastikhauben weit aufklappen. Beim Entern des hautengen Cockpits mußten sich großgewachsene Piloten erst mal zusammenklappen.

TECHNISCHE DATEN: LANCIA STRATOS

Motor: V-Sechszylinder (65°), Bohrung/Hub 92,5/60,0 mm, Hubraum 2418 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 140 kW (190 PS) bei 7000/min, maximales Drehmoment 226 Nm bei 4000/min, zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe, Antrieb über Ketten, 3 Weber Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCF, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, 2 Tanks im Heck, Inhalt 86 Liter.
Kraftübertragung: Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, selbstsperrendes Differential, Hinterradantrieb.
Fahrwerk: Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern und Zugstreben, Schraubenfedern, hinten an Querlenkern, Federbeinen, vorn und hinten einstellbare Stabilisatoren.
Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe 3710/1750/1114 mm, Radstand 2180 mm, Spurweite vorn/hinten 1430/1460 mm. Leergewicht 1030 kg (vorn 380 kg, hinten 650 kg).
Fahrleistungen[1]**:** Beschleunigung 0–100 (0–180) km/h 6,8 (21,4) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 237 km/h.
Preis: etwa 45 000 DM (1975).
Bauzeit: 1973 bis 1976.

[1] Meßwerte „auto motor und sport"

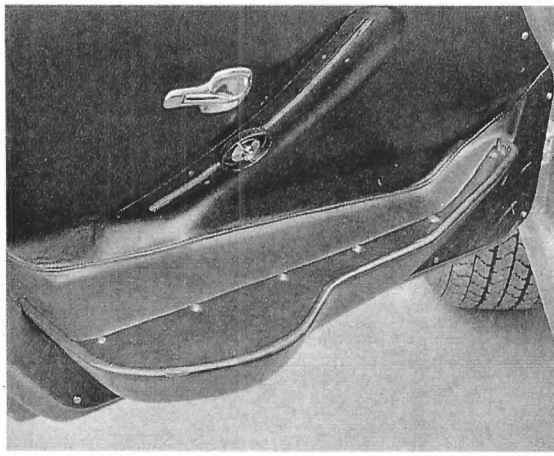


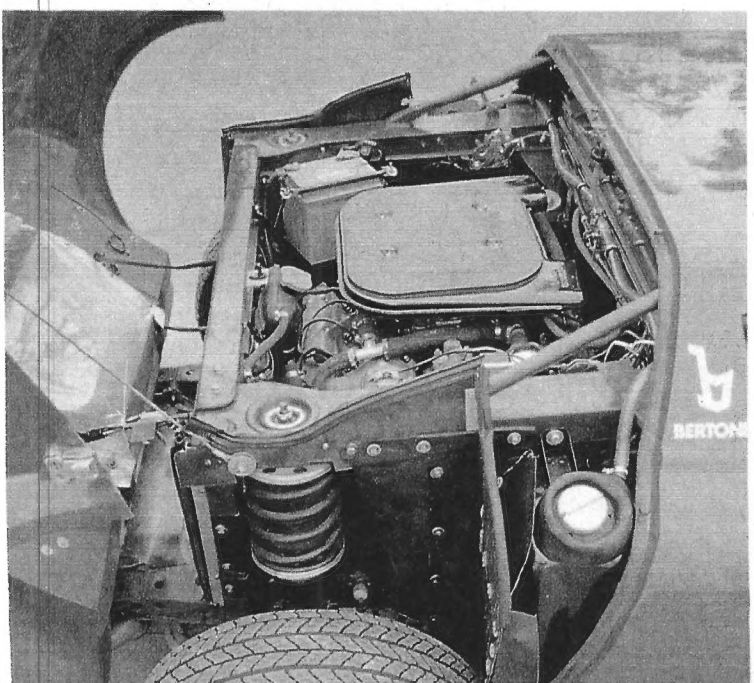
nur mit Mühe seinen knapp zwei Meter langen Körper in den italienischen Flachmann hineinzwängen konnte, sollte 1978 für die Azzurri die deutsche Rallye-Meisterschaft holen. Dieser Erfolg blieb dem italienischen Exoten versagt. Auf vier Siege kamen auch drei Ausfälle – für die Meisterschaft reichte es nicht.

Ein Jahr darauf mußte der Stratos als Werkswagen von den Rallyepisten verschwinden. Nicht, daß die gut 300 PS starke Flunder den Konkurrenten unterlegen war, aber der Konzernpartner Fiat wollte den 131 Abarth zur Absatzförderung auf WM-Siegeskurs schicken.

Trotzdem gab es weitere Siege. Bernard Darniche hatte mit einem privat eingesetzten Stratos bei der Rallye Monte Carlo 1979 die Nase vorn und demonstrierte noch einmal die Überlegenheit dieser Konstruktion.

Auf den Rallye-Pisten war der Stratos ein Dauerbrenner, in der Käufergunst zur aktuellen Produktionszeit nur ein kleines Licht. Der Donnerkeil mit dem grollenden Ferrari-Motor und dem für ungeübte Chauffeure recht heiklen Fahrverhalten (sehr mäßiger, nervöser Geradeauslauf)





Helm auf zum Gebet. Bei der Jagd auf Bestzeiten (im Bild Waldegaard/ Thorszelius bei der Rallye Monte Carlo) machte der quer eingebaute Sechszylinder gut 300 PS locker. Nach getaner Arbeit konnten die Piloten den Kopfschutz in den Türschalen deponieren (Foto rechts).

war nur als Wettbewerbsfahrzeug ein Erfolg. Kurz nach Produktionsstopp 1976 wurden neue Stratos auch in Deutschland weit unter dem regulären Preis von 45 000 Mark angeboten (da war von weniger als 30 000 Mark die Rede). Viele Freunde fanden sich trotzdem nicht.

Das hat sich inzwischen entscheidend geändert. Etwa 250 Stratos sind nach Abzug der bei Wettbewerben zerstörten Keile noch übrig geblieben. Heute werden gut erhaltene Donnerkeile zu Preisen bis zu 100 000 Mark gehandelt. Der Star der Pisten ist heute, zwölf Jahre nach dem Produktionsstopp, längst ein Star unter den Rallye-Klassikern geworden. Ein Hoch auf den Donnerkeil. □

Fotos: Richter, Scandinavian Auto Press

VORSCHAU Heft 3 erhalten Sie ab Freitag, 20. Januar, bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Allrad-Vergleichstest

VORSPRUNG FÜR QUATTRO?

Zu hoher Motorleistung paßt Allradantrieb gut. Wer kann es besser – der BMW 325iX oder der Audi 90 Quattro 20V?

Vier- oder Sechszylinder?

KOSTEN KONTRA KOMFORT

Viele Modelle werden gleichzeitig mit Vier- und mit Sechszylindermotoren angeboten. Lohnt sich der Griff zu mehr Zylindern?

mot DIE AUTOZEITUNG EXTRA

KOMMT DER DIESEL AUS DER SACKGASSE?

Vor zwei Jahren noch hui – jetzt wieder pfui: Nach den Jahren des Booms gilt der Diesel-Pkw erneut als Dreckschleuder. Diesel-Hersteller wehren sich dagegen, mit Worten und Taten.

ALLES ÜBER DEN RENAULT 19

Der neue Renault 19 drängt mit Macht in die untere Mittelklasse. Empfehlungen und Erfahrungen mit den 20 Modellvarianten bietet das mot-Extra im nächsten Heft.

Technik-Report

MITSUBISHI DYNAMIC 4

Wie hat Mitsubishi Allradlenkung, Allradantrieb und ABS umgesetzt? Technik, Fahrbericht und Meßwerte des Topmodells.

Sportwagen-Replika

PORSCHE SPEEDSTER UND CO.

Replika-Bauer erfüllen „Autoträume für Normalverdiener": ein Porsche von Saier.

WEITERE THEMEN

- *Test VW Passat GT 16V*
- *Moderne Motoren: Thema-Ferrari*
- *Gebrauchtwagenreport: Opel Corsa*
- *Besser sitzen: Felle und Bezüge*

Änderungen vorbehalten

Aral in Btx * 24444 #

Damit der Winter Sie nicht eiskalt erwischt. Aral SuperDiesel.

Jetzt wird die Qualität von Aral SuperDiesel besonders deutlich. Denn dank spezieller Additivkombinationen ist es kältesicher bis -22 °C und löst so das bisher größte Problem aller Dieselfahrer: ein streikender Motor bei strengem Frost. Bleiben Sie also bei Aral SuperDiesel. Dann hat der Winter keinen Einfluß. Aral. Alles super.

ARAL

Jetzt bewerben!

Mitmachen können Einzelpersonen und Zweierteams. Einfach Coupon ausfüllen und sofort einschicken.

☐ Hiermit bewerbe ich mich für das Marlboro Abenteuer Team '89.

☐ Bitte schicken Sie mir auch Bewerbungsunterlagen für meinen Teampartner.

(Bitte in Blockschrift ausfüllen und eigenhändig unterschreiben.)

MOT

Name

Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Wohnort

Unterschrift Alter

Und Gewinnchance nutzen!

Unter allen Bewerbern der bundesweiten Aktion werden 10 Marlboro Honda NX 250 Enduros verlost.*

Ausgefüllten Coupon auf ausreichend frankierter Postkarte senden an: Marlboro Abenteuer Team '89, Postfach 10 31 26, 7000 Stuttgart 10. Die Teilnehmer werden von einer Experten-Jury bestimmt.

Marlboro sucht das Abenteuer Team '89

Santa Fe, Juni '89. Teams aus verschiedenen Ländern starten ins Marlboro Abenteuer. In 4 Etappen durch New Mexico, Colorado, Arizona und Utah. Mit 4-Wheel-Drive, 110-PS-Motorboot, 250er Enduro und, wo alle Wege enden, mit dem Pferd hoch auf die 3000er Utahs. 5 Teams à 2 Personen für Deutschland gesucht.

*Gewinn beinhaltet Geländemotorrad und Ausbildung zum Klasse-1-Führerschein (falls nicht vorhanden/ max. 15 Unterrichtsstunden). Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Bewerben können sich alle ab 18 Jahren, ausgenommen Mitarbeiter des Herstellers und deren Angehörige. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Bewerber erklären sich damit einverstanden, daß ihre Daten automatisch gespeichert und verarbeitet werden. Einsendeschluß ist der 3.4.89 (Poststempel).

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)